

N:o 164.

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående
lönereglering för personalen vid statens järnvägar m. m.;
gifven Stockholms slott den 23 april 1907.*

Under återopande af bifogade utdrag af protokollet öfver civil-
ärenden för denna dag, vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen
dels godkänna det vid statsrådsprotokollet fogadt förslag till aflö-
ningsreglemente för befattningshafvare vid statens järnvägar;

dels ock medgifva,

att till en hvar af två järnvägsfullmäktige må af trafikmedel utgå
arfvode efter 5,000 kronor för år;

att till en hvar af tre öfverrevisorer må af trafikmedel utgå ett
årligt arfvode af 2,500 kronor; samt

att Kungl. Maj:t må *ej mindre* i hufvudsaklig öfverensstämmelse
med de i statsrådsprotokollet angifna grunder utfärda nödiga bestäm-
melser såväl i fråga om öfvergång på ny stat för den personal, som
antagits i ordinarie tjänst före den nya lönestatens trädande i kraft,
som ock beträffande aflöningsförhållandena under år 1907, *än äfven* med-
dela erforderliga föreskrifter beträffande innehafvare af sådana nu be-
fintliga befattningar, hvilka föreslagits skola indragas eller väsentligt
förändras.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande
utskott tillhandahållas; och Kungl. Maj:t förblifver Riksdagen med all
kunglig nåd och ynnest städse väl bevågen.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres sjukdom:

G U S T A F.

Julius Juhlin.

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans
Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å
Stockholms slott den 23 april 1907.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern LINDMAN,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena TROLLE,
Statsråden: TINGSTEN,
ALBERT PETERSSON,
ALFRED PETERSSON,
HEDERSTIERNA,
DYRSSEN,
HAMMARSKJÖLD,
ROOS,
JUHLIN,
SWARTZ.

1:o.

Departementschefen, statsrådet Juhlin anförde:

Löneregle-
ringskommit-
téens till-
sättande.

I sitt underdåniga yttrande till statsrådsprotokollet den 13 januari 1906 vid fråga om lönetillägg, att i statsverkspropositionen upptagas, åt viss personal vid statens järnvägar framhöll dåvarande chefen för civildepartementet, dels att den aflöning, som enligt stat åtnjötes af en god del af järnvägspersonalen, vore otillräcklig i förhållande till dåvarande pris å lifsförnödenheter och bostäder samt den ansträngande och kräfvande järnvägstjänsten, dels ock att de under senare åren vidtagna åtgärderna att medelst tilldelande af särskilda lönetillägg söka förbättra de svagast aflönade betjäntes lönevillkor i längden måste anses

otillfredsställande för såväl staten som personalen. En snar lönereglering för järnvägsstaten syntes departementschefen därför trängande.

Under återopande af sitt berörda yttrande tillstyrkte departementschefen vid ett senare tillfälle, den 30 januari 1906, Kungl. Maj:t att uppdraga åt en kommitté att afgifva underdånigt yttrande och förslag till reglering af löneförhållandena för järnvägsstyrelsen och järnvägsstaten i öfrigt, att jämte af kommittén upprättadt löneförslag för år 1907 kunna för nämnda års Riksdag framläggas.

Den sålunda ifrågasatta kommittén blef också sistnämnda dag, den 30 januari 1906, af Kungl. Maj:t tillsatt.

Sedermera uppdrog Kungl. Maj:t genom nådigt beslut den 4 augusti 1906 på hemställan af mig åt en kommitté att afgifva underdånigt yttrande och förslag beträffande förändrad organisation af järnvägsstyrelsen och därunder lydande förvaltningar.

Organisations
kommitténs
tillsättande.

Till stöd för denna min hemställan anförde jag till statsrådsprotokollet, bland annat, följande:

»Den organisation, järnvägsstyrelsen vid dess inrättande år 1863 erhöi, var visserligen, med hänsyn till järnvägstrafikens säregna art och ändamål, ordnad i något friare former än öfriga centrala statsinstitutioner, men att den anordnades väsentligen efter mönstret af de administrativa ämbetsverken är dock omisskännligt. I denna organisation hafva sedermera tid efter annan vidtagits ändringar och jämkningar, utan att någon rubbning i dess hufvuddrag ägt rum. Det synes mig emellertid kunna med skäl ifrågasättas, huruvida den organisationsform, som sålunda blifvit vald, kan, särskildt med den utveckling, denna gren af statens verksamhet numera erhållit, anses ändamålsenlig. Vid slutet af år 1904 utgjorde det i statsbanorna nedlagda byggnadskapitalet 435,519,262 kronor, deras inkomster för nämnda år uppgingo till 52,937,271 kronor och utgifterna till 38,036,333 kronor. Nettoinkomsten belöpte sig således till 14,900,938 kronor och utgjorde den största af statens ordinarie inkomsttitlar. En affär af så vidtomfattande beskaffenhet bör gifvetvis, för att största möjliga resultat må afvinnas densamma, skötas på ett så vidt görligt är fullt affärsmässigt sätt, något hvartill den nuvarande förvaltningen icke synes vara fullt anpassad. En omorganisation af järnvägsstyrelsen i antydd riktning kräfver emellertid en ingående och allsidig utredning, hvilken lämpligen synes mig böra öfverlämnas åt en kommitté, där sakkunskap och olika intressen äro representerade.»

Beträffande omfattningen af det uppdrag, som borde meddelas en dylik kommitté, yttrade jag följande:

»Såsom Eders Kungl. Maj:t behagade erinra sig, bemyndigade Eders Kungl. Maj:t den 22 december 1905 statsrådet och chefen för civildepartementet att tillkalla sakkunniga personer för att afgifva yttrande och förslag, huru ledningen af och tillsynen öfver nya järnvägsanläggningar för statens räkning borde för framtiden lämpligast ordnas. Sedan sakkunniga blifvit utsedda, hafva de aflämnat ett i sådant hänseende uppgjort förslag, hvarefter järnvägsstyrelsen afgifvit infordradt utlåtande i anledning däraf. Den af mig ifrågasatta kommittén bör vid fullgörandet af sitt uppdrag taga jämväl denna fråga i noggrant öfvervägande, enär ofvannämnda sakkunnigas förslag är uppgjort, under förutsättning att ej någon mera ingående omorganisation af järnvägsstyrelsen i sammanhang härmed skulle ske.»

Därjämte fäste jag uppmärksamheten på det uppdrag, som enligt hvad jag nyss anfört meddelats den af Kungl. Maj:t den 30 januari 1906 tillsatta kommittén, järnvägsstatens lönereglerykommitté, därvid jag bland annat framhöll, att detta uppdrag icke behöfde verka inskränkning i rätten för den af mig förordade kommittén att i afseende å löner afgifva de yttranden, som kunde betingas af de förslag i hufvudfrågan, hvarmed kommittén kunde framkomma.

De båda kommittéerna hafva nu afgifvit sina betänkanden, lönereglerykommittén den 18 februari 1907 och organisationskommittén den 8 mars 1907, hvarefter järnvägsstyrelsen till följd af särskilda nådiga remisser afgifvit underdåniga utlåtanden den 12 i sistnämnda månad öfver lönereglerykommitténs betänkande och den 30 i samma månad öfver organisationskommitténs betänkande. Öfver sistnämnda betänkande har därjämte kammarrätten, enligt nådig befallning, den 28 mars 1907 afgifvit utlåtande i anledning af hvad kommittén föreslagit beträffande sättet för granskning af järnvägsförvaltningen.

Då det af sistnämnda kommitté framställda förslag till förändrad organisation af järnvägsstyrelsen och därunder lydande förvaltningar i vissa hänseenden afser eller kan inverka på de löneförmåner, som tillkomma befattningshafvare vid statens järnvägar, har jag ansett samma förslag böra i de delar, i hvilka det innebär förändringar, för hvilkas genomförande erfordras medverkan af Riksdagen, för Kungl. Maj:t anmälas i sammanhang med frågan om lönereglery för personalen vid statens järnvägar; och torde jag, innan jag ingår på lönefrågorna, få redogöra för hufvuddragen af de af organisationskommittén föreslagna organisationsförändringarna.

Hufvuddragen af organisationskommitténs betänkande.

För fullgörande af sitt uppdrag har denna kommitté verkställt en undersökning af statens järnvägsförvaltnings nuvarande organisation och det sätt, hvarpå densamma fungerar. Därjämte har kommittén genom granskning af de såväl i styrelsen som hos vissa linjemyndigheter förda diaries, registratur, föredragningslistor m. m. låtit företaga en närmare utredning rörande dels antalet och beskaffenheten af de ärenden, som handläggas och afgöras af de olika järnvägsinstanserna, och dels ärendenas fördelning mellan de olika afdelningarna och byråerna inom styrelsen. De undersökningar, som af kommittén sålunda verkställts, och de förslag, kommittén med stöd af dessa framlagt, afse icke de under styrelsen lydande kontoren och beröra i allmänhet icke lägre linjemyndigheter än distriktsförvaltningarna. De omfatta ej heller vare sig antalet eller fördelningen på olika byråer och expeditioner af de hos styrelsen och hos linjemyndigheterna anställda olika befattningshafvare, som för närvarande åtnjuta arfvoden efter klass, d. v. s. sådana arfvoden, som med tillämpning af aflöningsreglementets löneklassreglering för hvarje år bestämmas af Kungl. Maj:t för af Kungl. Maj:t jämväl till antalet bestämda befattningar.

Kommitténs
hufvud-
anmärkningar
mot den nu-
varande orga-
nisationen.

Kommitténs undersökningar hafva föranlett kommittén att mot statens järnvägsförvaltnings nuvarande organisation framställa åtskilliga hufvudanmärkningar, hvilka väsentligen i öfverensstämmelse med den af kommittén i sådant afseende gjorda sammanställningen kunna sammanfattas sålunda.

Vid bestämmandet af gränsen mellan styrelsens och distriktsförvaltningarnas verksamhets- och befogenhetsområden, sådan denna gräns faktiskt blifvit uppdragen, har icke i erforderlig grad följts grundsatsen, att intet ärende skall afgöras af högre myndighet än som därför erfordras.

Till följd häraf hafva styrelsens chef och ledamöter, i samma mån som trafiken å statens järnvägar tillväxt och styrelsens förvaltningsuppgifter i anledning däraf ökats, blifvit alltför betungade af den stora mängden löpande ärenden, som skola afgöras i styrelsen, och möjligheten för dem att ägna erforderlig tid och uppmärksamhet åt större, mera omfattande frågor försvårats. Då ej heller inom styrelsen finnes ett tillräckligt antal fast anställda befattningshafvare i den ställning, att af dem skäligen skulle kunna fordras ett mera själfständigt och makt-påliggande arbete, har den olägenheten uppstått, att åt de till styrelsen inkommande ärendena ej kan gifvas den snabba och tidsenliga behandling, som måste fordras af ett kommunikationsverk.

Hvad distriktsförvaltningarna angår, hafva dessa kommit att sakna den själfständiga beslutanderätt, som svarar emot deras organisation. I anledning häraf hafva distriktsförvaltningarna jämväl i fråga om ärenden, som äro af lokal natur eller af mindre betydelse, alltför ofta endast att afgifva yttrande, hvaraf följden bland annat blifvit, att i fråga om sådana ärenden instansernas antal inom järnvägsförvaltningen blifvit för stort, samt att det därstädes förekomma onödig omgång och mångskrifveri.

Dessutom har inom distriktsförvaltningarna distriktschefen icke erhållit verklig chefsställning och har därför icke kunnat i erforderlig grad åstadkomma enhetlighet och samarbete mellan distriktets olika afdelningar. Hans ställning såsom chef för distriktet har ock försvagats därigenom, att han med distriktschefsbefattningen måst förena befattningen såsom föreståndare för trafikafdelningen.

Vid organisationen af järnvägsförvaltningen har icke tagits tillräcklig hänsyn till nödvändigheten att åt statens största industriella verk gifva en så vidt möjligt affärsmässig förvaltning. Styrelsen äger nämligen icke den intima beröring och den kännning med det kommersiella och industriella lifvet, som måste anses nödiga och lämpliga. Styrelsen äger ej heller, i fråga om nya byggnader och anläggningar, upphandlingsväsendet samt rätten att afgöra en del ärenden, den handelsfrihet, som erfordras. Och befattningshafvarna inom järnvägsförvaltningen synas vid vidtagande af förvaltningsåtgärder understundom till verkets förfång vara alltför bundna af formella hänsyn och af fruktan för ekonomisk efterräkning på grund af det strängt formella sätt, hvarpå granskningen af statens järnvägars förvaltning och räkenskaper för närvarande är ordnad.

Slutligen medföra de arbetsmetoder, som tillämpas inom såväl styrelsen som distriktsförvaltningarna, att alltför stor tyngd och omständlighet vidlåda ärendenas gång och handläggning inom förvaltningen.

Kommitténs
förslag till
organisations-
förändringar.

För att undanröja de olägenheter, som kommittén sålunda anser vara förbundna med den nuvarande organisationen, föreslår kommittén åtskilliga organisationsförändringar. Därvid har kommittén, som funnit frågan, huru förhållandet mellan styrelsens och linjemyndigheternas verksamhets- och befogenhetsområden ordnades, samt den därmed oskiljaktigt förenade frågan om linjemyndigheternas yttre anordning utgöra själfva hufvudpunkten i ett eventuellt förslag till järnvägsförvaltningens omorganisation, till behandling först upptagit dessa frågor.

Förhållandet mellan styrelsen och linjemyndigheterna kunde, säger kommittén, ordnas med tillämpning af någotdera af två olika organisationssystem. Enligt det ena af dessa skulle linjemyndigheterna göras till uteslutande eller åtminstone hufvudsakligen utförande organ med beslutanderätt företrädesvis endast i frågor om rena verkställighetsåtgärder. Distriktsförvaltnings- och distriktschefsinstitutionerna, sådana de nu förefinnas, skulle försvinna och afdelningsföreståndarna i distrikten, ban-, maskin- och trafikdirektörerna, ställas direkt under vederbörande afdelningschef, öfverdirektörs, befäl. Enligt det andra systemet åter skulle distriktsförvaltnings- och distriktschefsinstitutionerna bibehållas och utvecklas samt det område, inom hvilket linjemyndigheterna äga själfständig beslutanderätt, utvidgas genom att till dem öfverflytta förvaltningsuppgifter i sådan omfattning, att linjemyndigheterna komme att intaga en annan ställning inom järnvägsadministrationen än för närvarande. En organisationsförändring enligt det förra systemet skulle utgöra en återgång till den organisationsform, som tillämpats under åren 1871—1897. En förändring enligt det andra systemet skulle innebära ett vidare utförande och fullbordande af den nuvarande organisationsformen.

Distriktsför-
valtningarna.

De båda olika system, enligt hvilka en organisationsförändring sålunda skulle kunna äga rum, gifver kommittén namn efter det personliga organ, som i hvarterdera fallet skulle förmedla förbindelsen mellan styrelsen och linjen; och benämner kommittén därvid det förra systemet öfverdirektörssystemet och det senare distriktschefssystemet.

Vid den jämförelse, som kommittén verkställt mellan de fördelar och olägenheter, som skulle vara förenade med en organisationsform, byggd på hvart och ett af ifrågavarande system, anser sig kommittén obetingadt böra gifva företrädet åt distriktschefssystemet. Tillämpningen af ett öfverdirektörssystem, anför kommittén, skulle visserligen under mindre och enklare järnvägsförhållanden kunna medföra en kraftig och planmässig förvaltning, men skärpte i hög grad åtskillnaden mellan järnvägsförvaltningens tre hufvudafdelningar och medgafve icke för organisationen den elasticitet och den förmåga af anpassning till större förhållanden, som vore af vikt, särskildt för en järnvägsförvaltning, som befunne sig i rask utveckling. Genom ett distriktschefssystem däremot skulle instansernas antal inom verket minskas, linjemyndigheternas själfständiga ställning stärkas, deras ansvarskänsla höjas och deras initiativlust ökas. För styrelsens chef och ledamöter skulle trycket af den arbetsbörda, som de många löpande ärendena förorsakade, lättas. Organisationen skulle kunna anpassa sig efter ökning i trafik och tillväxt i ban-

nät genom allt större utvidgning af linjemyndigheternas befogenhetsområde. Den enhetlighet och likformighet inom hvarje afdelning, som tillämpningen af ett öfverdirektörssystem företrädesvis medförde, skulle med ett distriktschefssystem kunna vinnas genom ökad inspektion. Och med sistnämnda system skulle i vida högre grad än med ett öfverdirektörssystem kunna åstadkommas sammanhållning och verkligt samarbete mellan de olika afdelningarna.

Kommittén upptar i sammanhang härmed till bemötande ett af de skäl, som särskildt gjorts gällande mot tillämpningen vid en organisationsförändring af distriktschefssystemet, nämligen att den organisationsreform, som från och med år 1895 genomförts vid de preussiska statsbanorna, skulle hafva afsett borttagandet i administrationskedjan af en instans, motsvarande våra distriktsförvaltningar. Kommittén visar därvid, huru som en väsentlig skillnad föreligger mellan den preussiska och den svenska järnvägsorganisationen däri, att det i Preussen finnes ett kommunikationsministerium med stark ministerstyrelse, hvilket ministerium fullgör de förvaltningsuppgifter, som i Sverige tillkomma icke endast Kungl. Maj:t utan i ganska vidsträckt grad äfven järnvägsstyrelsen. Den svenska järnvägsstyrelsen kunde till följd däraf, yttrar kommittén, icke anses motsvara en preussisk järnvägsdirektion liksom ej heller de svenska distriktsförvaltningarna kunde likställas med de i Preussen vid reformens genomförande upphäfda myndigheterna, *Betriebeamten*.

Skulle en järnvägsreform i Sverige genomföras fullständigt efter preussiskt mönster, skulle det vara icke distriktsförvaltningarna utan järnvägsstyrelsen såsom centralt ämbetsverk, som skulle borttagas. En sådan reform förutsatte emellertid en betydande förändring af konstitutionell art. För densamma erfordrades nämligen först och främst ett kommunikationsdepartement och därjämte också ministerstyrelse. Kommittén finner dock en organisationsförändring i verklig öfverensstämmelse med den preussiska organisationen vara väl värd att vid lämplig tidpunkt tagas i öfvervägande, och kommittén anser den organisationsform, som föreslås, böra vara sådan, att den icke lägger svårigheter i vägen för genomförandet af en dylik reform, utan lätt kan öfvergå i den närmast högre utvecklingsform, som kan vara att förutse.

Kommittén anser sig därjämte också böra påpeka, huru som den i Europa senast genomförda järnvägsreformen, den bayerska, med tillämpning från den 1 april 1907 just bestått däruti, att en myndighet ungefärligen motsvarande den svenska järnvägsstyrelsen indragits.

Kommitténs förslag, hvad distriktsförvaltningarna angår, afser därför att skapa distriktsförvaltningar, starka genom sin själfständiga ställ-

ning och starka genom sin yttre organisation. För sådant ändamål borde enligt kommitténs mening i instruktionen intagas en norm, efter hvilken distriktsförvaltningarnas verksamhets- och befogenhetsområden skulle bestämmas, under det att detaljstadgandena i ämnet borde intagas i en arbetsordning för att därigenom öfverflyttningen af förvaltningsuppgifter från styrelsen till distriktsförvaltningarna lättare skulle kunna tid efter annan ske i allt större utsträckning. Ifrågavarande norm borde angifvas så, att det skulle vara ledningen af statens järnvägsförvaltning, som skulle utöfvas af styrelsen, och skötseln af samma förvaltning, som skulle åligga linjemyndigheterna. Dock borde vissa till förvaltningens skötsel hörande uppgifter behandlas centralt såsom större delen af de angelägenheter, som ombesörjdes af de särskilda styrelsekontoren, afgörandet af frågor, som afsåge enhetlighet i konstruktioner, frågor om upphandling af materiel m. m., vagnfördelnings-, tidtabells- och taxeärenden.

Kommittén anger åtskilliga grupper ärenden, hvilka kommittén anser redan nu böra öfverlämnas till distriktsförvaltningarnas afgörande, och torde i sådant afseende böra nämnas — utom en mängd personalärenden, d. v. s. frågor om antagande, entledigande och bestraffande af personal samt om beviljande af tjänstledighet åt personal — frågor angående ersättning enligt lagen angående ersättning för skada till följd af olycksfall i arbete den 5 juli 1901, vissa ersättningar enligt lagen angående ansvarighet för skada i följd af järnvägs drift den 12 mars 1886, afgifterna för begagnande för enskild järnvägs räkning af statsbanestationer, därest samförstånd med den enskilda järnvägens förvaltning kan uppnås, anläggning af håll- och lastplatser, trafikerandet af sido- och hamnspår, däruti inbegripet bestämmandet af afgifterna för spårets begagnande, för så vidt dessa afgifter ej äro angifna i taxan, restitution å erlagda biljettafgifter i inländsk trafik och å godsafgifter i inländsk trafik, för så vidt fråga är om godsslag, som finnes upptaget i taxans godsindelning, nya byggnader och anläggningar, för så vidt kostnaden för sådan byggnad eller anläggning icke öfverstiger 5,000 kronor samt utförandet af densamma icke väsentligt inverkar å befintlig växel- och signalsäkerhetsanläggning eller styrelsen uttryckligen förbehållit sig beslutanderätt i frågan, samt förändringar af husbyggnader och anläggningar, allt, sedan i hvarje fall, där sådant erfordras, anslag blifvit i vederbörlig ordning för ändamålet utverkadt.

Med den väsentligt större själfständighet, som distriktsförvaltningarna skulle erhålla, anser kommittén också böra med nödvändighet följa, att distriktschefen erhåller verklig chefsställning. Kommittén anser

nämligen, att det för åstadkommande af likformighet, sammanhållning och verkligt samarbete mellan de olika afdelningarna inom distrikten är nödvändigt, att inom dessa finnes den enande kraft, som endast en administrativt ledande chef kan utöfva. Funnes ej en distriktschef med verklig myndighet, komme det att i distrikten förefinnas icke endast tre sinsemellan fristående afdelningsföreståndare utan tre hela afdelningar med flera led sidoordnade befattningshufvuden, hvilka alla komme att känna sig i tjänsten åtskilda, och om hvilka det komme att gälla, att ju längre ned på gradskalan vederbörande stode, dess större komme åtskillnaden att blifva.

För att distriktschefen skulle erhålla sådan chefsställning, borde han genom den befogenhet, som tillkomme honom, och den aflöning, som vore honom tillerkänd, stå öfver afdelningsföreståndarna. Distriktschefen skulle icke själf vara afdelningsföreståndare, utan han skulle uteslutande vara distriktets chef, och han skulle i första hand vara styrelsen ansvarig för järnvägarnas reglementsenliga och ekonomiska skötsel inom distriktet äfvensom för den allmänna ordningen därstädes.

I fråga om sättet för ärendenas handläggning i distriktsförvaltningen föreslår kommittén åtskilliga anordningar för att förenkla ärendenas gång och påskynda deras afgörande. Sålunda skulle en del ärenden afgöras af distriktschefen efter beredning af afdelningsföreståndare för att därigenom minskning skulle ske i antalet ärenden, som skola handläggas i samlad distriktsförvaltning, distriktschefen skulle äga att uppdraga åt afdelningsföreståndare att ensam afgöra jämväl sådant ärende eller sådan grupp af ärenden, som det eljest skall tillkomma distriktschefen att afgöra efter beredning af afdelningsföreståndare, och för distriktschefen skulle ständigt finnas ställföreträdare i distriktsförvaltningen jämväl för det fall, att distriktschefen befunde sig å tjänsteresor inom distriktet.

Hvad angår distriktsförvaltningarnas yttre organisation, anser kommittén, att distriktsförvaltningen borde bestå af, förutom distriktschefen, tre afdelningsföreståndare, nämligen en bandirektör, en maskindirektör och en trafikdirektör. Med anställandet af en särskild föreståndare för trafikafdelningen borde gifvetvis följa, att den jämförelsevis själfständiga ställning, som trafikinspektörerna nu intaga, komme att något ändras, så att trafikinspektörerna hufvudsakligen blefve biträden inom sin sektion åt trafikdirektören liksom baningenjörerna inom sin åt bandirektören; dock att trafikinspektörer, som förestode sektioner med mera intensiv eller eljes svårskött trafik, måste tilldelas viss större myndighet och själfständighet.

I fråga om styrelsens organisation anser kommittén, att åt styrelsen borde beredas en mera intim beröring och kännning med det kommersiella och industriella lifvet samt lämnas tillfälle att vid den ständiga ledningen af förvaltningen rådslå med personer med erfarenhet från affärslifvet. För sådant ändamål föreslår kommittén, att vid generaldirektörens sida inom styrelsen skulle ställas representanter för den industriella och merkantila världen. I järnvägsförvaltningen skulle alltså införas en ny institution, järnvägsfullmäktige. Dessa borde enligt kommitténs mening icke stå vid sidan af den verkliga styrelsen såsom rådgifvande eller kontrollerande myndighet utan vara verkliga ledamöter i styrelsen. Järnvägsfullmäktige skulle därför enligt kommitténs mening alltid deltaga i styrelsens förhandlingar, då sådana ärenden handlades, som nu förekomma i järnvägsstyrelsens plenum, med undantag af personalärenden, och således jämväl då ärenden af jämförelsevis mera löpande natur skulle afgöras. För handläggning af sådana ärenden, hvilka skulle afgöras i närvaro af fullmäktige, skulle styrelsen sammanträda till plenum i förvaltningsärenden. I sådant plenum skulle deltaga chefen, den befattningshafvare, souschefen, som kommittén föreslår såsom chefs närmaste man och ställföreträdare, eller den, som uppehölle dennes tjänst, fullmäktige samt den afdelningschef, som i hvarje särskildt ärende vore föredragande, med rätt för styrelsen att, då ett ärende berörde flera afdelningars verksamhetsområden, besluta att utom föredragande jämväl annan vederbörande afdelningschef eller afdelningschefer skulle deltaga i öfverläggning och beslut i ärende; dock skulle samrådan rörande sådant ärende, som nu berörts, hafva före föredragningen ägt rum mellan afdelningscheferna, så att inkallandet i förvaltningsplenum af annan afdelningschef än föredraganden kunde antagas komma att endast mera sällan ske.

I fråga om sättet för fattande af beslut i sådant plenum föreslår kommittén, att detta skulle ske efter omröstning med utslagsröst för ordföranden vid lika röstetal. Detta sitt förslag motiverar kommittén med den stora vikt kommittén fäster vid fullmäktiginstitutionen. Kommittén anser nämligen nödvändigt att gifva fullmäktige rösträtt för att de bästa möjliga fullmäktige skulle kunna erhållas och för att åt dem skulle kunna beredas tillbörligt inflytande på järnvägarnas förvaltning. Genom en sådan anordning skulle dock icke ske någon förändring i stadgandet, att chefen i första rummet skall vara Kungl. Maj:ts ansvarig för järnvägarnas förvaltning. Ett sådant ansvar kunde nämligen förenas med ledamöternas rätt till omröstning likaväl som sådant ägde rum i de enskilda affärsföretagens styrelser, och hvad som undantagslöst till-

lämpas i all ekonomisk bolagsförvaltning och där befunnits fördelaktigt borde kunna antagas blifva till nytta äfven för en statens affärsinstitution.

Fullmäktige skulle vara två, och de skulle jämte en suppleant för dem förordnas af Kungl. Maj:t för en tid af två år i sänder.

Hvad härefter angår sättet för verkställande af granskning af järnvägsförvaltningen, föreslår kommittén i detta hänseende flera viktiga förändringar. Kommittén anser nämligen, att denna granskning borde skärpas, så att den komme att afse jämväl de egentliga förvaltningsåtgärderna, men att å andra sidan dels vid bedömandet af de anmärkningar, till hvilka granskningen kunnat gifva anledning, i främsta rummet borde pröfvas, huruvida de i hvarje särskildt fall utgifna medlen blifvit på ett klokt sätt använda, dels ock sådan befogenhet gifvas den pröfvande myndigheten, att utgifter, som haft fog för sig, icke föranledde ersättningsskyldighet endast på formella skäl.

För åstadkommandet af en sådan granskning af förvaltningen föreslår kommittén anordnandet af en särskild öfverrevision, bestående af tre af Kungl. Maj:t för hvarje år utsedda, utom järnvägsförvaltningen stående erfarna och praktiska män, af hvilka åtminstone en bör vara tekniskt bildad. Öfverrevisorerna, som skulle äga att för den formella granskningen af styrelsens räkenskaper utse särskilda siffergranskare såsom biträden, skulle verkställa en sådan granskning af järnvägsförvaltningen, företrädesvis af styrelsens förvaltning, som ofvan omförmäls. Därvid skulle öfverrevisorerna bedöma icke endast om utgifterna och de vidtagna åtgärderna varit formellt riktiga, utan framför allt om de varit lämpliga och afpassade efter förhållandena, och på denna pröfning skulle bero den åtgärd, som från öfverrevisorernas sida kunde komma att vidtagas beträffande de utgifter eller åtgärder i öfrigt, mot hvilka öfverrevisorerna ansett sig böra framställa anmärkning. Sålunda skulle öfverrevisorerna till kammarrättens afgörande öfverlämna de anmärkningar beträffande utbetalningar eller åtgärder, hvilka enligt öfverrevisorernas mening icke endast varit formellt oriktiga utan äfven ådagalade sådant oförstånd och försumlighet, att vederbörande borde ersätta det utgifna beloppet. Funne öfverrevisorerna en åtgärd visserligen vara formellt riktig men dock oklok eller opraktisk, skulle öfverrevisorerna äga att anmäla densamma till Kungl. Maj:ts pröfning, för så vidt frågan icke vore af mera underordnad betydelse, då öfverrevisorerna endast behöfde fästa järnvägsstyrelsens uppmärksamhet därå.

Linjemyndigheternas räkenskaper och förvaltning skulle undergå formell granskning på sätt hittills skett af styrelsens revisionskontor. Åt järnvägsstyrelsen borde inrymmas befogenhet att vid pröfningen af revisionskontorets anmärkningar afgöra, huruvida den anmärkta utgiften eller åtgärden varit nyttig och klok, med rätt för styrelsen att ogilla anmärkningen, äfven om den måste från rent formell synpunkt anses vara befogad. Därjämte borde styrelsen bemyndigas att vid godkännande af anmärkning bestämma, huruvida vederbörande borde åläggas att återbetala det anmärkta beloppet eller att endast utgifva anmärkningsprovision. Utom den mera rent formella granskning, som verkställles af revisionskontoret, anser kommittén, att linjemyndigheternas förvaltning borde undergå jämväl saklig granskning, och att för sådant ändamål samtliga räkenskapshandlingar efter granskningen af revisionskontoret borde fördelas mellan de olika afdelningarna inom styrelsen för att å vederbörande byråer genomgå och granskas från fackmässig synpunkt. Öfverrevisorerna skulle naturligtvis äga att granska jämväl linjemyndigheternas räkenskaper och förvaltning, men antager kommittén, att deras befattning därmed hufvudsakligen skulle komma att afse granskning af styrelsens beslut i anledning af de framställda revisionsanmärkningarna samt en eller annan särskild åtgärd eller särskildt beslut.

Kammarrätten skulle enligt kommitténs förslag i fråga om järnvägsförvaltningen blifva icke granskande utan endast dömande myndighet.

Efter genomförandet af en sådan mera saklig granskning af förvaltningen, som kommittén föreslagit, anser kommittén, att styrelsens handlingsfrihet borde kunna i vissa afseenden utsträckas.

Sålunda borde vid begärande af anslag till nya byggnader och anläggningar specifikation af de särskilda posterna äga rum endast i fråga om sådana byggnader och anläggningar, för hvilka kostnaden beräknades utgöra minst 10,000 kronor, under det att för mindre byggnader och anläggningar äfvensom för oförutsedda sådana borde upptagas en gemensam summa, hvilken efter nuvarande förhållanden syntes kunna begränsas till 500,000 kronor. Af denna summa borde dock till hvarje distriktsförvaltnings disposition ställas för oförutsedda utgifter ett belopp af 10,000 kronor att under vissa förutsättningar användas i poster om högst 2,000 kronor.

I fråga om upphandlingar anser kommittén, att såväl styrelsen som distriktsförvaltningarna borde tillerkännas befogenhet att verkställa upphandlingar på det sätt, som vid hvarje särskild tidpunkt kunde anses

vara för verket fördelaktigast. Kommittén utgår därvid från den bestämda förutsättningen, att svenska varor skulle komma till sin fulla rätt och svensk industri i tillräcklig grad främjas.

Vissa frågor, som för närvarande underställas Kungl. Maj:ts pröfning, anser kommittén också borde öfverlämnas till distriktsförvaltningarnas afgörande, nämligen ersättning för skada enligt lagen den 5 juli 1901, frågor om förhyrande af bostäder åt därtill berättigad personal, uppsättande af telefon i järnvägens lokaler, ersättningar för skada enligt lagen den 12 mars 1886 samt beviljande i vissa fall åt befattningshafvare inom styrelsen af ersättning för utförande af särskildt uppdrag.

Personalen vid statens järnvägar är tillsatt ej medelst fullmakt utan medelst konstitutorial. I gällande instruktion är dessutom stadgadt, att hvarje ordinarie befattningshafvare utan ansökning kan förflyttas till annan befattning vid statens järnvägar, dock utan minskning i det honom enligt stat tillkommande arvode, samt att han är skyldig att tjänstgöra, när och hvarhelst han därtill beordras. Med hänsyn till hvad sålunda finnes stadgadt, anser kommittén någon allmänt gällande förändring i bestämmelserna angående arten af personalens anställning icke erfordras.

För att öfvergå till de särskilda befattningshafvarna inom styrelsen, anser kommittén, att generaldirektören och chefen för statens järnvägar borde innehafva sin befattning icke på ordinarie stat utan på förordnande, och att sådant förordnande borde gälla för en tid af 6 år i sänder.

Kommittén anser det vara uppenbart, att det icke skall genom den föreslagna utvidgningen af distriktsförvaltningarnas befogenhet inträda en så genomgripande förändring af de nuvarande förhållandena, att icke en högst väsentlig ytterligare lättnad måste beredas järnvägsförvaltningens chef, för att det skall blifva denne möjligt att i erforderlig grad ägna tid och omtanke åt lösningen af de inom förvaltningen förekommande stora, allmänna angelägenheterna samt att utöfva den art af inspektion, som måste förekomma icke från facksynpunkt utan med hänsyn till enhetlighet och likformighet inom förvaltningen i dess helhet. Kommittén finner det därför nödvändigt, att i styrelsen, på sätt numera i de allra flesta större merkantila och industriella verk är brukligt, anställes en särskild befattningshafvare såsom chefs närmaste man och ställföreträdare, en *souschef*. *Souschefen* skulle

biträda generaldirektören vid utöfningen af ämbetet, vikariera för generaldirektören, deltaga såsom ledamot i styrelsens olika plenisammanträden, verkställa inspektion i stället för generaldirektören, och till souschefen skulle af generaldirektören kunna öfverlämnas att på föredragning af afdelningschef afgöra visst ärende, vissa grupper af ärenden eller alla till en afdelning hörande ärenden, allt för så vidt fråga är om ärenden, som eljest afgöras af chefen i närvaro endast af föredraganden.

Souschefen borde enligt kommittén innehafva sin befattning endast på förordnande, men denna befattning borde vara en fullt själfständig befattning, hvars innehafvare borde frånträda den tjänst, han vid förordnandet kunde innehafva. Förordnande såsom souschef anser kommittén böra meddelas första gången det lämnas en person för 6 år och sedermera för 3 år. Kommittén, som anser benämningen öfverdirektör icke böra bibehållas för afdelningscheferna inom styrelsen, föreslår, att souschefen skulle benämnas öfverdirektör och souschef vid statens järnvägar.

Kommittén har vidare i fråga om styrelsens organisation upptagit till behandling frågan huruvida styrelsen fortfarande skulle vara fördelad i särskilda afdelningar, hvar och en med sin afdelningschef (öfverdirektör) såsom ensam föredragande för afdelningen, eller om denna indelning skulle försvinna och föredragandena ökas till ungefär samma antal som de nuvarande byråerna.

Kommittén förklarar därvid, att den visserligen uppskattade fördelen af den ökade snabbhet och omedelbarhet i föredragningen, som skulle kunna vinnas med ett system af många föredragande inom styrelsen. Ett sådant system sammanhängde dock allt för mycket med begreppet direkt skötsel och öfverensstämmelse icke med den ledande och normerande myndighet, som redan nu tillkomme och efter genomförandet af kommitténs förslag ännu mer skulle tillkomma järnvägsstyrelsen. Den sammanhållning inom styrelsen och den oafbrutna samverkan mellan chefen och föredragandena, som måste anses såsom ett nödvändigt villkor för uppnåendet af det bästa möjliga resultat af förvaltningen, vunnas säkrast med ett mindre antal verkliga afdelningschefer. Genom borttagandet af afdelningscheferna skulle chefens och souschefens arbetsbörda väsentligt ökas, och systemet med en mängd föredragande syntes kommittén svårigen kunna förbindas med en sådan organisation af institutionerna järnvägsfullmäktige och plenum i förvaltningsärenden, som af kommittén föreslagits.

Kommittén, som alltså anser, att de särskilda afdelningarna inom styrelsen borde bibehållas, gör i fråga om afdelningarnas antal endast den förändring, att, såsom redan nu provisoriskt äger rum, från trafikafdelningen skulle utbrytas ärenden, som angå villkoren för person- och godsbefordran äfvensom afgifterna för befordring af gods och personer, samt att för dessa ärenden en särskild afdelning, den kommersiella afdelningen, skulle bildas. Dock skulle, beträffande frågor rörande omgestaltning eller nybyggnad af bangårdar vid de trafikerade statsbanorna, dessa frågor utbrytas från banbyråns handläggning och för deras behandling bildas en särskild byrå samt byrådirektören för denna byrå förordnas att tills vidare från den nya organisationens trädande i kraft själfständigt handlägga och inom styrelsen föredraga sådana bangårdsärenden, som styrelsen beslutade att till honom öfverlämna. Därjämte framhåller kommittén, att den byrå för ärenden rörande den elektriska driften, hvars nyinrättande kommittén föreslagit, inom en icke långt aflägsen framtid kunde antagas komma att svälla ut till en särskild afdelning inom styrelsen.

Kommittén, som föreslår vissa ändrade bestämmelser i instruktionen för att skarpere uppdraga gränsen mellan afdelningschefernas och linjemyndigheternas verksamhets- och befogenhetsområden, anser, att afdelningscheferna icke vidare borde bibehålla benämningen öfverdirektör. Denna benämning kunde nämligen lätt leda till den uppfattningen, att denne befattningshafvare skulle stå i ett direkt öfverordnad förhållande till motsvarande direktör, ban-, maskin- eller trafikdirektör, å linjen. Då emellertid kommittén genom sitt förslag till organisationsförändring sökt ställa dessa sist angifna befattningshafvare under distriktschefen såsom deras närmaste förman, och kommittén tillika afsett att borttaga den från äldre tider bibehållna uppfattningen om afdelningschefernas direkta ingripande i linjeförvaltningen, syntes det kommittén vara nödvändigt, för att skarpt framhålla den förändring i nyss berörda afseende som inginge i kommitténs förslag, att benämningen öfverdirektör icke vidare användes för afdelningscheferna, utan skulle dessa befattningshafvare benämnas endast afdelningschefer, hvar och en för sin afdelning inom styrelsen. Därjämte föreslår kommittén i fråga om afdelningscheferna, att i instruktionen skulle intagas uttrycklig bestämmelse om skyldighet för afdelningschef och distriktschef att efter styrelsens bestämmande tjänstgöra i hvilkendera af dessa befattningar som helst. Detta sist angifna förslag motiverar kommittén bland annat därmed, att det därigenom skulle blifva lättare att bereda lämp-

lig anställning i järnvägens tjänst för en souschef, som före uppnådd pensionsålder afginge från sin befattning.

Beträffande sättet för ärendenas föredragning och afgörande i styrelsen föreslår kommittén, att i styrelsen skulle förekomma förutom plenum i förvaltningsärenden ett särskildt plenum för behandling af personalärenden, i hvilket plenum chefen, souschefen och samtliga afdelningsschefer skulle delta. I sådant plenum skulle förekomma frågor om antagande, befordran, afskedande och entledigande äfvensom afsättning och annan bestraffning af personal, i den mån sådana frågor äro föremål för styrelsens omedelbara handläggning. I motsats mot hvad som skulle äga rum i förvaltningsplenum, skulle i personalplenum chefen äga ensam beslutanderätt, dock med undantag för frågor om personalens bestraffning, angående hvilka frågor kommittén anser, att de borde, vare sig de skulle behandlas i styrelsen eller i distriktsförvaltningarna, afgöras efter omröstning med utslagsröst för ordföranden. För att ett mera intimt samarbete mellan de olika afdelningarna skulle komma att äga rum föreslår kommittén bestämmelse därom att, då ett ärende berör flera afdelningars verksamhetsområden, samråd skall äga rum mellan föredraganden och vederbörande afdelningsschef eller afdelningsschefer.

I sammanhang med frågan om sättet för ärendenas föredragning och afgörande m. m. föreslår kommittén åtskilliga förändrade anordningar med ändamål att bereda de till järnvägsmyndigheterna inkommande ärendena en snabb och affärsmissig gång och behandling. Sålunda anser kommittén att, med undantag allenast af kungl. bref och remisser, intet ärende borde diarieföras i mer än ett diarium, att diaries borde föras särskildt för hvarje byrå och att vissa, mindre betydelsefulla ärenden icke borde alls diarieföras. Viktigare handlingar borde samlas i dossierer. Expeditionslistor och fördelningslistor kunde försvinna och föredragningslistor borde föras endast i fråga om pleniärenden. Aktpåskrifter och användning af tryckta formulär borde förekomma, där sådant lämpligen kunde ske, och i vida högre grad än hittills. Skrifvelser borde så vidt möjligt utskrifvas direkt utan koncept, därvid kopian i stället för koncept skulle förvaras i dossiern. Skrifvelsernas affattning borde vara kort och enkel, utan användande af kurialstil. I arbetsordningen borde bestämmas den längsta tid, som finge användas för ett ärendes uppsättning utan att anstånd behöfde begäras; och borde de bestämmelser, som i nu angifna afseenden kunde komma att stadgas för styrelsen, gälla jämväl för linjemyndigheterna.

Kommittén, som anser, att inom styrelsen till biträde åt afdelningscheferna icke finnes tillräckligt antal fast anställda befattningshafvare i den ställning, att af dem skulle skäligen kunna fordras ett mera maktpåliggande och själfständigt arbete, föreslår åtskillig ökning i personaluppsättningen å styrelsens olika byråer, därom jag i det följande får tillfälle att närmare yttra mig.

Enligt det kommittén meddelade uppdraget har kommittén tagit i öfvervägande jämväl frågan, huru ledningen af och tillsynen öfver statens järnvägsbyggnader borde ordnas.

Denna fråga har, såsom redan framhållits, utgjort föremål för behandling af särskildt tillkallade sakkunniga, hvilka den 30 mars 1906 afgifvit utlåtande i ämnet. Därvid hafva dessa sakkunniga föreslagit, att ifrågavarande ärenden icke vidare skulle tillkomma järnvägsstyrelsens afgörande, utan att för deras handläggning en särskild byggnadsstyrelse skulle anordnas. Järnvägsstyrelsen, som afgifvit utlåtande öfver de sakkunnigas förslag, har under förutsättning att mycket omfattande järnvägsbyggnader under närmaste åren komme att för statens räkning utföras, och med hänsyn därtill att styrelsen måste med tillfredsställelse, att dess arbetsbörda minskades, ansett sig böra ehuru med tvekan biträda de sakkunnigas förslag om en särskild byggnadsstyrelse, dock under villkor, att bestämmelser gäfvos, genom hvilka det hufvudsakliga af det nuvarande intima samarbetet mellan järnvägsbyggandet och färdiga banan bevarades. Reservation mot styrelsens beslut afgafs dock af en af styrelsens ledamöter, som ansåg, att styrelsen, på grund af hvad styrelsen anfört i ärendet, bort afstyrka bifall till de sakkunnigas förslag.

Kommittén anser sig för sin del icke böra bestrida, att förhållandena i afseende på byggnadsverksamheten och trafiken eller endera i framtiden kunde utveckla sig så, att ledningen af och tillsynen öfver statens järnvägsbyggnader måste uppdragas åt en särskild styrelse. Kommittén fäster emellertid till en början uppmärksamheten därå, att afsevärdt arbete för järnvägsbyggnadernas räkning utfördes af andra styrelsens byråer och kontor än den för järnvägsbyggnaderna anordnade byggnadsbyrån, och att jämväl efter inrättandet af en särskild byggnadsstyrelse det måste tillkomma järnvägsstyrelsen att meddela beslut eller afgifva yttrande beträffande en mängd byggnadsverksamheten berörande ärenden.

Därefter anför kommittén vidare, att, då nära samband finnes mellan förvaltningen af de trafikerade banorna och ledningen af järnvägsbyggnaderna, förenandet af dessa båda uppgifter i en styrelses hand

gifvetvis måste lända framför allt byggnadsverksamheten men äfven trafikskötseln till synnerligen stort gagn. Genomförandet af de organisationsförändringar, som af kommittén föreslagits, skulle hafva till följd, att järnvägsstyrelsen befriades från handläggningen af en mängd löpande ärenden samt att chefens och ledamöternas arbetsbörda lättades. Genom den sammansättning, kommittén föreslagit för järnvägsstyrelsen, den utvidgning i styrelsens handlingsfrihet, som ifrågasattes, samt den särskilda öfverrevisionen hade kommittén sökt att i flera afseenden åt järnvägsstyrelsen vinna hvad de sakkunniga eftersträfvat för byggnadsstyrelsen. Kommittén anser därför, att, åtminstone så länge järnvägsbyggnader för statens räkning icke förekomme i synnerligen stor utsträckning, ledningen af och tillsynen öfver statens järnvägsbyggnader fortfarande borde handhafvas af järnvägsstyrelsen.

Under förutsättning af bifall till detta förslag anser kommittén, att i järnvägsstyrelsen borde utom annan för byggnaderna erforderlig personal anställas en särskild öfveringenjör, förordnad af Kungl. Maj:t för en tid af fem år i sänder, samt att åt denne öfveringenjör borde öfverlämnas ganska stor handlingsfrihet i fråga om byggnadernas utförande och ledning.

Till sist upptager kommittén till behandling frågan om järnvägsrådet. Därvid anför kommittén, hurusom kommittén med den organisation, som föreslagits, och särskildt genom den nya institutionen järnvägsfullmäktige visserligen sökt åvägabrinda en mera intim förbindelse mellan styrelsen å ena samt de merkantila och industriella intressena å andra sidan. Fullmäktige kunde emellertid icke antagas äga ingående sakkunskap beträffande ett större flertal olika industrier och näringsgrenar, och de hade dessutom en helt annan uppgift än den, som tillkommer järnvägsrådets medlemmar. Då det därjämte måste vara af vikt, att en förvaltning med den stora betydelse i ekonomiskt afseende, som järnvägsstyrelsen hade, utrustades med alla hjälpmedel, som kunde erhållas, anser kommittén, att ett järnvägsråd fortfarande borde bibehållas. Kommittén föreslår emellertid en helt annan sammansättning för järnvägsrådet än den, som det för närvarande äger. Ledamöternas antal borde nämligen enligt kommittén vara ganska stort, kommittén föreslår 25 ledamöter, och rätten att utse de ledamöter, som i järnvägsrådet skulle företräda de olika näringsidkarnas intressen, borde så vidt ske kunde öfverlämnas åt vederbörande själfva. Beträffande de närmare detaljerna af kommitténs förslag i fråga om järnvägsrådets sammansättning m. m. torde jag få hänvisa till kommittébetänkandet (sid. 232—236).

Två reservationer mot kommitténs beslut hafva afgifvits. I den ena af dessa framhålles, i hvad reservationen afser de delar af kommit-

Reservationer.

téns förslag, som af mig nu berörts, att såsom en konsekvens af kommitténs beslut i fråga om linjemyndigheternas organisation hade bort följa förslag, att indelningen inom styrelsen i särskilda afdelningar skulle upphöra, att afdelningschefsbefattningarna skulle indragas och att befattningshafvare ungefärligen motsvarande byrådirektörerna skulle vara föredragande i styrelsen. I den andra reservationen yrkas dels likaledes att afdelningschefsbefattningarna måtte indragas äfvensom att byrådirektörerna i stället måtte blifva föredragande och ledamöter i styrelsen, dels att den kollegiala styrelseformen icke måtte komma att tillämpas i förvaltningsplenum, dels ock att järnvägsrådet måtte indragas.

Järnvägsstyrel-
sens utlåtande
ang. omorga-
nisationen.

Järnvägsstyrelsen uttalar i sitt utlåtande till en början, att styrelsen, likaväl som kommittén, finner det vara en bjudande nödvändighet att antalet ärenden, som skulle vara föremål för behandling af styrelsens chef och ledamöter, minskas. Styrelsen, som anser det jämväl ligga synnerlig vikt uppå att allmänheten med minsta möjliga omgång och tidsutdräkt erhåller besked i densamma rörande frågor, har därför intet att erinra mot att linjemyndigheternas verksamhets- och befogenhetsområden utvidgas därigenom, att till deras afgörande öfverlämnas ärenden ungefärligen i den utsträckning, som af kommittén föreslagits.

Organisationskommittén har, såsom jag redan haft tillfälle framhålla, ansett, att med en sådan utsträckning af linjemyndigheternas beslutanderätt nödvändigtvis borde följa förändrad ställning för distriktschefen med väsentligen större maktområde för denne befattningshafvare. En dylik konsekvens af nyss omförmälda, af styrelsen tillstyrkta organisationsförändring vill styrelsen däremot icke godkänna. Tvärtom föreslår styrelsen, att distriktschefsbefattningarna utan hinder däraf måtte helt och hållet indragas.

Genomförandet af kommitténs förslag skulle nämligen, yttrar styrelsen, medföra en inskränkning i afdelningsföreståndarnas befogenhet. Styrelsen anser emellertid, att det icke skulle lända till gagn för förvaltningen att nedsätta afdelningsföreståndarnas ställning, ty på deras intresse, vaksamhet och initiativ berodde det goda resultatet. Det vore under alla förhållanden omöjligt att från afdelningsföreståndarens beslutanderätt undantaga ärenden, som inverkade på distriktets ekonomi. En sådan åtgärd vore dessutom så mycket mindre lämplig, som en inskränkning i afdelningsföreståndarnas själfständiga verksamhet i all synnerhet genom en icke fackkunnig distriktschef omöjligen kunde antagas komma att bidraga till ett bättre ekonomiskt resultat.

Styrelsen erkänner visserligen vikten af sammanhållning och sam-

hörighet mellan de olika afdelningarna, men finner det ej troligt, att en distriktschef, äfven om han utrustades med den myndighet, som af kommittén föreslagits, skulle kunna åstadkomma ett sådant resultat. Styrelsen anser det dessutom vara af vida större betydelse för statens järnvägar, att enhetliga grunder tillämpas vid förvaltningen af hvarje särskild afdelnings angelägenheter, hvilken del af statens järnvägsnät de än beröra. Detta skulle enligt kommitténs förslag kunna vinnas endast genom fackinspektion, utöfvad från den centrala myndighetens sida. Styrelsen påpekar emellertid, hurusom den af kommittén föreslagna organisationen — att afdelningschef skulle vara chef endast för afdelningen inom styrelsen och att distriktschef skulle vara likställd med afdelningschef och vara närvarande vid fackinspektionen — skulle omöjliggöra för afdelningschefen att vid inspektion uppträda med den auktoritet, som måste anses vara erforderlig för att inspektionen skulle blifva effektiv samt för att lust och intresse för inspektionens verkställande skulle kunna finnas hos den, som skulle vara den inspekterande.

Beträffande de uppgifter, som enligt kommitténs förslag skulle tillkomma distriktschefen, anmärker styrelsen, att en af de förnämsta af dessa skulle vara att med uppmärksamhet följa de ekonomiska förhållandena inom distriktet samt att sätta sig i förbindelse med vederbörande trafikanter och därigenom lära känna deras behof och önskningsar. Dessa åligganden, hvilka af kommittén tillagts jämväl trafikdirektören, borde enligt styrelsens mening just vara dennes hufvuduppgift, men att lämna två olika befattningshafvare delvis samma verksamhetsområde, syntes styrelsen vara obehöfligt. I fråga om en annan af de hufvuduppgifter, som enligt kommittén skulle åligga distriktschefen, nämligen att med uppmärksamhet följa den ekonomiska skötseln af järnvägarna inom distriktet, framhåller dessutom styrelsen, dels att de särskilda afdelningarnas räkenskap lämpligare granskades af vederbörande afdelningschef, som hade tillfälle att anställa jämförelse mellan utgifterna å hans afdelning inom alla distrikt, dels ock att inkomsterna af trafiken icke lämpligen kunna uppdelas för de olika distrikten.

På dessa och i öfrigt angifna skäl anser styrelsen distriktschefs-institutionen böra upphäfras och distriktsförvaltningen bestå af tre ledamöter, en trafikdirektör, föreståndare för administrativa afdelningen och trafikafdelningen, en bandirektör, föreståndare för banafdelningen, samt en maskindirektör, föreståndare för maskinafdelningen. Dessa afdelningsföreståndare skulle, enligt hvad styrelsen vidare föreslår, sammanträda under ordförandeskap af den i tjänsten äldste till samlad distriktsförvaltning för handläggning af de grupper af ärenden,

som enligt kommitténs förslag skulle förekomma i sådan förvaltning, öfriga ärenden skulle afgöras af vederbörande afdelningsföreståndare. Om vid föredragning i samlad distriktsförvaltning af ärende, som ej af såge bestraffning af personal, skiljaktiga meningar uppstode, skulle beslutet affattas i enlighet med föredragandens mening, med rätt för afdelningsföreståndare, som hade skiljaktig mening, att få denna antecknad till protokollet. Biträdde föredragandens uppfattning icke af någon af de båda öfriga afdelningsföreståndarna, skulle frågan hänskjutas till styrelsen.

Bestraffningsfrågor anser styrelsen i likhet med kommittén böra afgöras i samlad distriktsförvaltning efter omröstning mellan distriktsförvaltningens ledamöter.

Berörde ett ärende, som skulle afgöras af vederbörande afdelningsföreståndare, jämväl annan afdelnings verksamhetsområde, skulle föreståndaren för denna afdelning höras i ärendet. Uppstode därvid skiljaktiga meningar, skulle frågan hänskjutas till samlad distriktsförvaltning.

Genom en sådan anordning af distriktsförvaltningarna, som nu nämnts, anser styrelsen, att mer än genom den af kommittén föreslagna skulle kunna åstadkommas enkla och ur sakkännedomens synpunkt tillfyllestgörande former för ärendenas afgörande inom distriktsförvaltningarna. Tidsvinst skulle gifvetvis uppstå därigenom, att inkommande handlingar kunde gå direkt till vederbörande afdelningsföreståndares expedition utan att — såsom för närvarande sker och enligt kommitténs förslag fortfarande skulle äga rum — dessförinnan passera distriktschefs-expeditionen. Kommittén hade genom förslaget att minska antalet ärenden, som skulle handläggas i samlad distriktsförvaltning, sökt åstadkomma förenkling beträffande ärendenas behandling hos linjemyndigheterna. Än vidare skulle onödig tyngd och omgång undvikas, om öfriga ärenden afgjordes af de olika afdelningsföreståndarna, utan att dessa behöfde föredraga dem för en distriktschef eller underställa frågan dennes pröfning. Det låge vidare i sakens natur, att det för allmänheten skulle vara en betydande fördel att i sina angelägenheter få förhandla direkt med afdelningsföreståndaren, därest denne, som hade de största förutsättningarna att kunna rätt bedöma den föreliggande frågan, tillika ägde rätt att däri besluta. Styrelsens förslag vore dessutom ingalunda ett — såsom kommittén kallade det — öfverdirektörssystem, och de anmärkingar, som af kommittén framställes mot ett sådant system, kunde därför icke riktas mot styrelsens förslag. Någon mindre själfständighet skulle nämligen icke tilläggas linjemyndigheterna genom styrelsens än genom kommitténs förslag. Hvad styrelsen med sin organisationsform

äsyftat vore endast ett intimare samband mellan styrelsen och linjemyndigheterna.

I fråga härefter om styrelsens organisation tillstyrker styrelsen på de af kommittén angifna skälen anställandet af särskilda järnvägsfullmäktige. Styrelsen finner dock kommittén hafva vid bestämmandet af verksamhetsområdet för dessa fullmäktige gått vida längre än hvad kommitténs motivering för institutionens införande bort föranleda. Järnvägsfullmäktige borde nämligen enligt styrelsens mening — på sätt om telegraffullmäktige af mig föreslagits — tillkallas af styrelsen, när så finnes lämpligt, för deltagande i handläggningen af frågor af rent praktisk innebörd, hvilka vore af större betydelse för järnvägsförvaltningen eller allmänheten. Att fullmäktige, såsom kommittén föreslagit, dessutom skulle deltaga i handläggningen af en mängd löpande ärenden, syntes styrelsen så mycket mindre hafva skäl för sig, som fullmäktige i alla fall omöjligen kunde blifva fullt förtrogna med alla de mångskiftande faktorer, hvilka vore af betydelse för en järnvägs förvaltning.

Styrelsen finner sig ej heller kunna biträda vare sig kommitténs förslag om särskildt förvaltningsplenum sammansatt på sätt af kommittén angifvits eller kommitténs förslag i fråga om sättet för ärendenas afgörande i sådant plenum. Styrelsen anser nämligen först och främst någon förändring icke böra inträda i rätt och skyldighet för samtliga afdelningschefer, som dock representerade fackkunskapen, att deltaga i alla styrelsens plenissammanträden. Det kunde nämligen, anför styrelsen, ej sällan inträffa, att äfven en afdelningschef, hvilkens afdelning ett ärende ej berörde, vid dess behandling hade värdefulla upplysningar att meddela, grundade på hans erfarenhet från de områden af järnvägsförvaltningen, inom hvilka han verkat. Genom sådan samverkan mellan afdelningscheferna åstadkommes den mest allsidiga belysning af ett ärende. Enligt kommitténs förslag skulle afdelningscheferna blifva isolerade från hvarandra, under det att ett så intimt samarbete som möjligt mellan dem vore af den största betydelse för järnvägsförvaltningen.

Hvad därefter angår kommitténs förslag i fråga om ändradt sätt för ärendenas afgörande i förvaltningsplenum, anser styrelsen, att kommittén ej anført giltiga skäl för en sådan omstörtning af den bestående styrelseformen. Styrelsen hölle tvärtom före, att en chef med ensam beslutanderätt skänkte kraft och enhet åt densamma, och att särskildt i ett verk af så stor utsträckning som statens järnvägar en rubbning i denna chefs ställning icke borde utan tvingande skäl vidtagas. Styrelsens chef borde alltså enligt styrelsens mening fortfarande såsom hit-

tills hafva ensam beslutanderätt i alla ärenden, i hvilkas handläggning han deltagar, med rätt och skyldighet för ledamot i styrelsen, såväl afdelningschef som fullmäktig att, om han hyste en från chefs afvikande mening, låta anteckna denna till protokollet. I fråga om bestraffningsfrågors afgörande biträder styrelsen kommitténs förslag, att dessa i styrelsen lika väl som i distriktsförvaltning skulle afgöras efter omröstning mellan ledamöterna.

I kommitténs förslag rörande dels ändradt sätt för granskningen af järnvägsförvaltningen och dels utsträckning af styrelsens handlingsfrihet förklarar styrelsen sig instämma.

Hvad härefter angår de särskilda befattningshafvarna inom styrelsen har styrelsen intet att erinra mot kommitténs förslag, i hvad det afser sättet för chefs anställande, hans aflöning och hans pensionsrätt.

I fråga om souschefen afstyrker styrelsen inrättandet af en dylik befattning vid statens järnvägar. Styrelsen påpekar därvid till en början den osjälfständiga och svåra ställning, som, därest kommitténs förslag om omröstning i förvaltningsplenium skulle genomföras, skulle komma att intagas af souschefen, hvilken skulle vara chefs högsta hand och språkrör.

Styrelsen upptager därefter till bemötande de skäl, som af kommittén anförts för att visa behovet af souschefsbefattningen. I chefs frånvaro skulle äldsta afdelningschefen kunna inträda såsom chefs ställföreträdare. Därigenom skulle det ombyte af styrelseform kunna undvikas, som enligt gällande bestämmelser vid angifna tillfälle inträdde, i det att vissa ärenden då skulle afgöras af ledamöterna samfällt. Då enligt styrelsens förslag afdelningscheferna skulle deltaga i alla plenisammanträden, skulle, därest detta förslag genomfördes, emot en sådan anordning icke kunna göras gällande hvad kommittén anført därom, att afdelningscheferna skulle sakna den allmänna kännedomen om de i förvaltningsplenium förekommande ärendena samt öfverblick öfver denna del af styrelsens verksamhet. Den inspektion, som från chefs och afdelningschefernas sida kunde förekomma, föreföll styrelsen tillfyllestgörande. Erfordrades ytterligare inspektion, kunde särskild sådan anordnas, utan att en souschefsbefattning därför behöfde anordnas. Det syntes styrelsen kunna med fullt fog antagas, att en afdelningschef skulle kunna så öfvervaka arbetet å de till hans afdelning hörande byråerna och kontoren, att chefen, hvilken ju skulle hafva högsta uppsikten öfver arbetet inom verket, ej skulle därtill behöfva ett särskildt biträde. Styrelsen insåge till fullt behovet af att chefs arbetsbörda lättades. Detta mål ansåge emellertid styrelsen kunna ernås på annan väg än genom tillsättandet af en souschef. Styrelsen hyste nämligen den uppfattningen,

att ett öfverlämnande till afdelningschefs afgörande af ärenden kunde utan minsta olägenhet ske i vida större utsträckning än gällande bestämmelser medgäfvé och kommittén enligt dess förslag tänkt sig. En sådan anordning skulle, på samma gång den lättade chefs arbetsbörda, medföra samma påföljd i fråga om afdelningscheferna. Dessa skulle nämligen befrias från det många gånger tidsödande arbetet att inläsa ärendet till föredragning och därefter föredraga detsamma, hvarjämte tidsvinst skulle erhållas därigenom, att chefen och föredraganden icke skulle behöfva för en del småärenden invänta det i en förvaltning sådan som järnvägsstyrelsen ofta nog icke lätt funna tillfället för gemensam handläggning af ärenden. Därjämte vore enligt styrelsens mening en del ärenden af den beskaffenhet, att de kunde öfverlämnas till byrådirektörs afgörande, hvarigenom således en än större lättnad skulle kunna beredas; och angifver styrelsen åtskilliga grupper af ärenden, som det lämpligen skulle kunna tillkomma afdelningschef och byrådirektör att afgöra.

Härefter anmärker styrelsen mot kommitténs förslag i dess helhet, att det allt för litet tillgodosåge fackkunskapen. Kommitténs förslag skulle därför, om det genomfördes, hafva till följd, att den allmänna och därför med nödvändighet också mera ytliga inblicken i järnvägsförvaltningens alla särskilda grenar skulle komma att mer och mer vinna på den mera begränsade och därför mera ingående, gedigna fackkunskapen. Därjämte skulle, på grund af den osjälfständiga ställning, som enligt kommitténs förslag skulle tilldelas fackkunskapens representanter, kunna befaras, att den redan nu af styrelsen djupt kända svårigheten att vid statens järnvägar fästa lofvande krafter skulle blifva allt större.

Härtill komme, att det från trafiksäkerhetens synpunkt fordrades i främsta rummet en fackkunnig ledning af järnvägsförvaltningen. Afdelningscheferna borde därför fortfarande tillerkännas det inflytande på ledningen af statens järnvägar, som de för närvarande ägde. I sammanhang härmed föreslår styrelsen, som anser kommittén icke hafva förbragt något giltigt skäl för att frångåa afdelningscheferna titeln öfverdirektör, att dessa befattningshufvare skulle tillsättas allenast på förordnande under viss tid, exempelvis sex år. Afdelningschef skulle vid förordnandet frånträda sin förutvarande befattning och, om förordnandet upphörde, innan han uppnått pensionsåldern, erhålla expektanspension, på sätt kommittén föreslagit om chef och souschef, för så vidt han ej erhöle lämplig anställning i statens järnvägars tjänst; och skulle såsom

lämplig anställning i främsta rummet räknas den såsom afdelningsföreståndare å linjen.

Styrelsen, som uttalar det antagandet, att styrelsen, innan definitiva ändringar i instruktionen vidtagas, beredes tillfälle att vidare yttra sig, har ingenting att erinra mot kommitténs förslag angående inrättande af en ny afdelning, den kommersiella, och af nya befattningar inom styrelsen, med undantag af souschefens. Och styrelsen vill så mycket hellre också uttala sin tillslutning till införande af förenklade arbetsmetoder inom järnvägsförvaltningen, som styrelsen, enligt hvad jämväl kommittén afgifvit, redan i vissa afseenden sökt inslå på sådan väg.

Kommitténs förslag rörande ledningen af statens järnvägsbyggnader samt rörande järnvägsrådet har ej heller föranlett någon hufvudsaklig erinran från styrelsens sida.

Kammarrättens utlåtande.

Kammarrätten har, såsom jag förut nämnt, afgifvit underdånigt utlåtande i anledning af organisationskommitténs förslag beträffande sättet för granskning af järnvägsförvaltningen. I detta sitt utlåtande framhåller kammarrätten, hurusom det framginge af hvad kommittén anført rörande den föreslagna öfverrevisionen, att kommittén tänkt sig såsom öfverrevisorer verkligt framstående affärsmän, som befunne sig midt uppe i affärslifvet. En sådan affärsman kunde dock svårigen antagas äga tid att verkställa en granskning af ifrågavarande förvaltning, åtminstone icke i den omfattning, som af kommittén tänkts, så mycket mindre som den egentliga revisionen skulle äga rum under en jämförelsevis kort tid. Det för öfverrevisor föreslagna arvodet, 2,500 kronor, stode ej heller i rätt förhållande till de anspråk, som personer med de af kommittén önskade kvalifikationerna plägade ställa på vederlag för sitt arbete. Dessutom måste öfverrevisorerna antagas sakna erforderlig författningskunskap samt vana vid och intresse för författningstolkning för att kunna verkställa den mödosamma och tidsödande kontrollen å medelförvaltningens författningsenlighet.

Kammarrätten ville dock gärna tro, att öfverrevisionen kunde komma att göra nytta, dock endast under förutsättning att den finge koncentrera sin verksamhet på bedömandet af järnvägsförvaltningen ur synpunkten af dess praktiska klokhet och ändamålsenlighet.

Kontrollen å medelförvaltningens författningsenlighet anser kammarrätten fortfarande böra tillkomma kammarrättens revision. Blotta tillvaron af en i detalj gående, vaken och energisk revision, yttrar kammarrätten, måste vara ägnad att utöfva en hälsosam inverkan på de myndigheter, som vore underkastade dess kontroll. För bibehållandet af kammarrättens granskningsplikt i angifna afseendet talade därjämte

det förhållandet, att det finnes åtskilliga allmänna föreskrifter, som vore gemensamma för hela eller större delen af statsförvaltningen, såsom bestämmelserna angående villkoren för åtnjutande af ordinarie löneförmåner och dyrortstillägg samt gällande resereglemente. För bevarande af enhetligheten i tillämpningen af dessa föreskrifter syntes den befintliga, för hela statsförvaltningen gemensamma revisionen böra bibehållas.

Kammarrätten anser sig icke kunna tillstyrka, att granskningen af linjemyndigheternas förvaltning skulle förbehållas styrelsen genom dess revisionskontor och byråer. Därigenom skulle nämligen kunna inträffa, att hos linjemyndigheterna med styrelsens goda minne kunde opåtaladt tillämpas en författningstolkning samt förvaltningsgrundsatser, som, tillämpade hos styrelsen, kunde hafva underkänts af vederbörande kontrollerande myndigheter. Granskningsplikten borde därför för såväl den föreslagna öfverrevisionen som kammarrättens revision gälla äfven linjemyndigheterna.

Anmärkningar, som kunde komma att framställas af kammarrättens revision eller af öfverrevisorerna vid siffergranskningen, anser kammarrätten böra anhängiggöras hos kammarrätten, öfverrevisorernas anmärkningar rörande förvaltningsåtgärdernas ändamålsenlighet hos Kungl. Maj:t.

Beträffande kommitténs förslag i hvad det afser att utgifter, som haft fog för sig, icke skulle föranleda ersättningsskyldighet endast på formella skäl anföras i utlåtandet, att kammarrätten ej ville hafva sagdt, att icke redogöraransvaret, sådant det utbildat sig, vore onödigt strängt och särskildt, när fråga vore om så stor medelförvaltning som den, hvilken vore järnvägsstyrelsen och dess underlydande organ anförtrodd, borde något mildras. Kammarrätten hölle emellertid före att om, såsom kammarrätten gärna ville medgifva, styrelsen borde hafva större handlingsfrihet, sådan borde beredas snarare genom eftergifvande af de i detalj gående föreskrifter, som nu bunde styrelsens händer, än genom medgifvande af rätt för styrelsen att utan fruktan för efterräkning åsidosätta gällande föreskrifter. Genom den af kommittén föreslagna ökade handlingsfriheten för järnvägsmyndigheterna skulle säkerligen anledningen till många anmärkningar bortfalla. Men detta ändamål kunde befordras äfven genom andra åtgärder i syfte att lösa band, som hämnade styrelsens verksamhet, såsom förbudet att använda järnvägsmedel för en del oförutsedda utgifter exempelvis till bestridande af så kallade representationskostnader. Tvister mellan kammarrättens revision och vederbörande myndigheter kunde t. ex. i sådant fall, som nämnts, lätteligen förekommas genom att till myndighetens förfogande ställdes för ändamålet ett särskildt anslag.

Kammarrätten anför vidare, att författningsöfverträdelse understundom kunde begås under sådana omständigheter, att någon egentlig skuld ej kunde tillvitats vederbörande. Den dömande myndigheten borde äga befogenhet att i sådana fall på grund af särskilda omständigheter antingen befria vederbörande från annan ersättningsskyldighet än utgifvande af anmärkningsprovision eller ock i ett eller annat undantagsfall helt och hållet befria från ersättningsplikt.

På grund af hvad kammarrätten sålunda anført, anser kammarrätten, att granskningen af järnvägsförvaltningen borde ordnas så, att kontrollen å författningsenligheten af järnvägsstyrelsens och linjemyndigheternas medelförvaltning skulle såsom hittills åligga kammarrättens revision med befogenhet för denna att jämväl utöfva kontroll å förvaltningen i öfrigt. En särskild öfverrevision, ordnad på sätt af kommittén föreslagits, skulle hafva till åliggande att granska såväl järnvägsstyrelsens som ock linjemyndigheternas förvaltning, utom hvad anginge sifferrevision å de senares räkenskaper samt granskning af medelförvaltningens författningsenlighet, dock med befogenhet för revisionen att äfven i dessa afseenden granska järnvägsförvaltningen. Hos kammarrätten skulle anhängiggöras dess revisions af granskningen föranledda anmärkningar äfvensom öfverrevisorernas anmärkningar, som afsåge siffergranskningen eller ginge ut på att förvaltningsåtgärd skulle vara författningsstridig, men i andra fall skulle öfverrevisorerna hafva att framställa anmärkning hos Kungl. Maj:t, där de ej funne saken kunna bero därvid, att styrelsens uppmärksamhet fästes på den förmenta oriktigheten i dess eller dess underordnades handlingssätt. Vid pröfning af anmärkningsmål skulle vederbörande dömande myndighet äga att, äfven i fall, då utbetalning eller annan förvaltningsåtgärd befunnos författningsstridig, med afseende å särskilda omständigheter i målet antingen befria vederbörande från annan ersättningsskyldighet än utgifvande af anmärkningsprovision eller ock i enstaka undantagsfall eftergifva ersättningsanspråket i dess helhet.

Tre af kammarrättens ledamöter hafva afgifvit särskildt yttrande. Reservanterna, som finna nyttan af den föreslagna öfverrevisionen mycket tvifvelaktig, hafva särskildt ifrågasatt lämpligheten däraf, att öfverrevisorerna skulle, såsom föreslagits, i vissa fall anhängiggöra talan hos kammarrätten. Riktigast syntes det reservanterna vara, att öfverrevisorerna allenast hos Kungl. Maj:t gjorde de framställningar, till hvilka de funne sig befogade.

Det förefölle därjämte enligt reservanternas mening önskvärdt och lämpligt, att all sifferrevision såväl af järnvägsstyrelsens som af linjemyn-

digheternas räkenskaper skedde på ett ställe vare sig hos järnvägsstyrelsen eller kammarrättens revision.

Beträffande förslaget, i hvad det afser en ändring af uppbörds-
mäns och redogörares ansvarighet, finna reservanterna en sådan djup-
gående ändring icke böra vidtagas utan en allsidig pröfning af hela
frågan. Om en ändring skulle ske, borde denna gifvetvis gälla äfven
andra områden än järnvägsförvaltningen.

Då jag den 4 augusti 1906 tillstyrkte Kungl. Maj:t att tillsätta den
kommitté, för hvars förslag jag nu i stora drag redogjort, berörde jag
jämväl frågan om de nuvarande distriktsförvaltningarnas organisation,
och ansåg jag det böra noggrant undersökas, om distriktsförvaltningarna
borde såsom sådana bestå, och i hvarje fall, huruvida desamma icke
borde undergå en genomgripande omgestaltning.

Distriktsförvaltningarnas nuvarande organisation är, hufvudsakligen
på basis af 1893 års järnvägskommittés betänkande, ordnad genom in-
struktionen den 15 oktober 1897, som trädde i tillämpning den 1 janu-
ari 1898, och förutsattes därvid, att gränserna mellan styrelsens och
distriktsförvaltningarnas befogenhet skulle närmare bestämmas i särskild
arbetsordning.

Nämnda kommittés afsikt var att linjemyndigheterna skulle få en
vidsträckt beslutanderätt, att med ett ord skapa starka distriktsförvalt-
ningar, med hvilka den trafikerande allmänheten kunde träda i närmare
beröring och där en mängd löpande ärenden af lokal natur skulle afgöras.

Denna tanke fick emellertid ej något klart uttryck i kommitténs
betänkande och torde ej i oväsentlig grad motverkats däraf att distrikts-
chefen ej erhöi verklig chefsställning. Tanken har sålunda icke blifvit
omsatt i verkligheten, organisationen har aldrig, åtminstone icke i den
anda, som afsetts, trädt i tillämpning. Detta karakteriseras bäst af den
omständigheten, att någon arbetsordning icke blifvit utfärdad.

Följden häraf har blifvit, att styrelsen fortfarande kommit att hand-
lägga en mängd ärenden af den natur, att de, då nu distriktsförvalt-
ningar funnits, lämpligen bort höra under deras afgörande. En annan
synnerlig olägenhet af det rådande systemet har varit den oklarhet, som
ägt rum beträffande gränsen för distriktsförvaltningarnas befogenhet,
och jag har trott mig finna en viss benägenhet hos styrelsen att draga
under sig alltför mycket af detaljfrågor.

Distriktsförvaltningarna hafva sålunda, kan man säga, i stället för
initiativkraftiga organ i orterna blifvit en expeditoinsinstans, som bringat

Departement-
schefens
yttrande.

till verkställighet styrelsens beslut. Detta har alstrat ett mångskrifveri samt en tyngd och omgång i ärendenas behandling, som böra framför allt för ett kommunikationsverk vara helt och hållet främmande. För styrelsen betecknade ej heller inrättandet af distriktsförvaltningar — med det sätt hvarpå institutionen kommit att arbeta — någon lättnad i dess stora arbetsbörda, snarare tvärtom. Och för allmänheten kommo de att beteckna tidsutdräkt med ärendenas afgörande och en stor ovisshet, hvart man öfver hufvud taget hade att vända sig för att få svar på sina frågor.

Med dessa erfarenheter för ögonen fann jag det uppenbart, att distriktsförvaltningarna icke i deras nuvarande form borde bibehållas, om jag också ej vid tiden för kommitténs tillsättande kunnat bilda mig något tillförlitligt omdöme om sakens lämpliga ordnande.

Då man nu går att närmare öfverväga, huru en omorganisation af statsbaneförvaltningen bör ske, står, såsom kommittén påpekar, två vägar öppna. Den ena att ytterligare kringskära linjemyndigheternas befogenhet och göra dem helt till verkställande organ samt förlägga förvaltningens såväl ledning som skötsel till styrelsen, den andra att, med bibehållande af distriktsförvaltnings- och distriktschefsinstitutionerna, utvidga det område, inom hvilket de skulle äga själfständig beslutanderätt.

Båda systemen kunna gifvetvis hafva sina fördelar och olägenheter, men den utredning, som kommittén lämnat, har dock bringat mig till den öfvertygelsen, att med våra förhållanden det senare systemet är att afgjort föredraga. Med den geografiska utsträckning, vårt järnvägsnät har — kortaste afståndet från den sydligaste statsbanestationen, Malmö, till den nordligaste, Riksgränsen, uppgår längs efter statsbanan räknadt till icke mindre än 1,991 kilometer — låter det nämligen knappast tänka sig, att samla afgörandet i en mängd detaljfrågor beträffande skötseln hos styrelsen. Den kännedom om lokala förhållanden, som är nödig för ärendenas rätta bedömande, kan omöjligen där förutsättas. Ifrågavarande system, följdriktigt genomfördt, skulle dessutom lätta styrelsens tyngande arbetsbörda och bereda den tid för de stora, allmänna frågornas utredning och afgörande. Det inflytande, som järnvägsstyrelsen skall och bör såsom verkets högsta organ utöfva med afseende å det helas ledning, behöfver ingalunda genom öfverflyttning af en mängd ärenden på distriktsförvaltningarna försvinna eller minskas. Detta inflytande kan nämligen göra sig gällande dels genom utfärdande af allmänna föreskrifter, som reglera sättet för en del ärendens handläggning, och dels genom inspektioner afsedda att kontrollera att gällande före-

skrifter tillämpas och dessutom tillse, att linjetjänsten skötes enhetligt och likformigt inom de skilda distrikten, så långt detta är förenligt med de lokala förhållandena. Dessutom synes mig vara att förorda, att, såsom ock för närvarande då och då äger rum, samtliga distriktschefer esomoftast kallas att gemensamt sammanträda inför generaldirektören för att rådslå i frågor af allmänna intresse beträffande distriktens skötsel. En ej oviktig fördel, som skulle vara förenad med nu omhandlade system, är också, att i de flesta fall allmänheten skulle bringas i närmare beröring med vederbörande beslutande myndighet, och att större snabbhet i åtgärder och beslut blefve att förvänta, då ett ärende icke längre såsom hittills behöfver genom en utdragen och tidsödande skriftväxling vandra fram och åter mellan styrelsen och vederbörande distriktsförvaltning.

Jag har följaktligen ansett mig böra ansluta mig till ifrågavarande, af kommitténs samtliga ledamöter förordade system.

Beträffande den norm, som skulle vara afgörande för ärendens öfverflyttning från styrelsen till distriktsförvaltningarna, har jag, såsom torde framgå af hvad jag redan yttrat, icke något att erinra mot kommitténs förslag. Förvaltningens ledning skulle således tillkomma styrelsen, skötseln distriktsförvaltningarna. Med denna utgångspunkt böra följaktligen sådana ärenden, som äro af lokal natur eller eljest hafva mindre betydelse, öfverlämnas till distriktsförvaltningarnas afgörande; och synes mig kommittén hafva, såvidt jag nu kunnat finna, på lämpligt sätt angifvit den omfattning, hvori redan i sammanhang med de organisationsförändringar, som kunna komma att genomföras, en sådan öfverflyttning af förvaltningsuppgifter från styrelsen till linjemyndigheterna bör äga rum. Emellertid bör, såsom också kommittén påpekat, dylik öfverflyttning allt framgent ske i den mån distriktsförvaltningarna genom vana vid viss själfständig ämbetsutöfning befinnas lämpligen kunna motaga dylika uppgifter och de allmänna regler, som kunna erfordras för en del frågors bedömande, kunna komma att fastställas.

Kommittén har, såsom jag redan anmärkt, föreslagit, att i den af Kungl. Maj:t för styrelsen fastställda instruktionen skulle intagas allenast den allmänna normen för ärendens öfverlämnande åt distriktsförvaltningarna, men detaljbestämmelserna rörande de olika myndigheternas befogenhet meddelas i den arbetsordning, som styrelsen kunde komma att utfärda, därvid kommittén på det bestämdaste framhållit angelägenheten däraf, att en arbetsordning så fort sig göra låter kommer till stånd. För att den i nu förevarande hänseende ifrågasatta organisationsförändringen verkligen skall blifva med kraft genomförd skulle visser-

ligen kunna ifrågasättas, huruvida icke jämväl detaljbestämmelserna borde intagas i instruktionen. Det synes mig dock icke vara lämpligt att betunga en instruktion med dylika detaljbestämmelser, hvilka dessutom böra, för att utflyttningen till distriktsförvaltningarna af förvaltningsuppgifter allt framgent skall kunna successivt fortgå, lätt kunna ändras. Det torde ej heller nu finnas verklig anledning antaga, att en arbetsordning icke så fort sig göra låter skall blifva fastställd, då behovet af en sådan inom järnvägsförvaltningen lär hafva gjort sig alltmera kännbart gällande, och för öfrigt åtgärder från Kungl. Maj:ts sida lätteligen kunna vidtagas för öfvervakande att arbetsordningen verkligen blir utfärdad.

I fråga om distriktsförvaltningarnas yttre organisation hafva kommittén och styrelsen uttalat mot hvarandra stridande uppfattningar. Kommittén häfdar distriktsförvaltningarnas själfständighet i förhållande till vederbörande befattningshafvare inom styrelsen och anser detta säkrast kunna ske genom att åt distriktschefen gifva ökad befogenhet och verklig chefsställning. Styrelsen däremot vill helt och hållet borttaga distriktschefsbefattningarna och ställa afdelningsföreståndarna å linjen direkt under afdelningscheferna i styrelsen, hvilka senare därigenom skulle äga att göra sitt inflytande gällande jämväl i fråga om förvaltningens skötsel och de egentliga verkställighetsåtgärderna.

Det synes först och främst vara klart, att, om nödvändigheten att åt distriktsförvaltningarna gifva utvidgadt verksamhetsområde medgifves — såsom ju också från styrelsens sida sker — en konsekvens häraf bör blifva, att distriktsförvaltningarna inom detta utvidgade område för deras verksamhet böra erhålla den själfständighet, som låter förena sig med den styrelsen tillkommande ledande verksamheten. Men om, såsom styrelsen synes tänka sig saken, vederbörande inom styrelsen genom förhandling under hand med afdelningsföreståndarna skola kunna direkt inverka på afgörandet af frågor, som ligga inom området för distriktsförvaltningarnas beslutanderätt, och om alla sådana ärenden, som skola afgöras i samlad distriktsförvaltning eller som beröra mer än en afdelning, skola underställas styrelsens pröfning, så snart föredragandens mening icke biträdes af någon af de öfriga afdelningsföreståndarna, då torde det blifva föga bevänt med distriktsförvaltningarnas själfständighet.

För att denna själfständighet skall kunna bevaras och än vidare utvecklas erfordras, synes mig, med nödvändighet, att det därstädes finnes en verklig chef; eljest kommer gifvetvis förvaltningen att sakna enhet och kraft. Frånvaron af en dylik enande kraft har säkerligen i ej ringa mån bi-

dragit till, att den nuvarande organisationen icke blifvit hvad den från början var afsedd att blifva.

Kommittén har i sitt betänkande (sid. 85—97) närmare utvecklat skälen för sitt förslag att gifva distriktschefen verklig chefsställning samt angifvit de åligganden, som skulle tillkomma honom; och anser jag mig kunna hänvisa till hvad därstädes uti berörda afseende anföres.

Enligt min mening är denna distriktschefens ställning helt enkelt af afgörande betydelse för frågan, huruvida den nya organisationen skall komma att verka till järnvägsförvaltningens fromma. Saken står för öfrigt i nära sammanhang med ett från kommitténs afvikande förslag beträffande styrelsens organisation, som jag kommer att i det följande framlägga.

Det har, och som jag tror med fog, anmärkts, att mellan de tre hufvudafdelningarna inom järnvägsförvaltningen, trafikafdelningen, banafdelningen och maskinafdelningen, icke rådt den samverkan, som varit önskelig. De tre afdelningarna hafva löpt såsom tre parallella linjer med sträng åtskillnad sins emellan. Denna tredelning, börjande inom styrelsen, har sträckt sig ned genom alla förvaltningens grenar och tagit sig uttryck däri, att hvarje afdelning nästan betraktat sig såsom ett verk för sig och ej sällan handlat därefter. Att ett sådant sakernas tillstånd måste betecknas såsom synnerligen otillfredsställande, torde ej vara för mycket sagdt, och härför måste, synes mig, man söka råda bot.

Den såväl ur statens som allmänhetens synpunkt viktigaste af dessa afdelningar torde väl utan gensägelse vara trafikafdelningen. Det är den, som skall genom lämpliga anordningar skapa och upparbeta trafik och därigenom bereda järnvägarna ökade inkomster, det är den, som skall tillse, att den trafikerande allmänhetens kraf blifva behörigen tillgodosedda. Men för att dessa uppgifter skola väl fyllas, kräfves, att ban- och maskinafdelningarna, hvilka ju hvar för sig hafva synnerligen fordrande åligganden, i sin verksamhet taga väsentlig hänsyn till denna trafikafdelningens ställning, och att ett intresseradt samarbete mellan alla afdelningarna kommer till stånd.

Om nu inom distriktsförvaltningarna skulle komma att finnas endast lika berättigade afdelningsföreståndare, är fara värdt, att någon ändring i ofvan angifna missförhållanden icke skulle åstadkommas. Därest åter öfver afdelningsföreståndarna ställes en distriktschef, utrustad med tillräcklig myndighet, synes mig, naturligtvis under förutsättning af lämpligt personval, det vara att förvänta, att denne skall kunna verka mycket till gagn i åsyftad riktning.

För vinnande af snabbare och enklare behandling af ärendena inom distriktsförvaltningen har kommittén föreslagit, att antalet ärenden, som handläggas i samlad distriktsförvaltning, skulle minskas. En sådan förändring af distriktsförvaltningarnas organisation ingår jämväl i styrelsens förslag. Men att, såsom styrelsen föreslår, vidtaga en sådan anordning utan att samtidigt söka erhålla säkerhet för att verklig samrådan och samverkan mellan afdelningsföreståndarna komma att äga rum i alla de fall, där sådant erfordras, det synes mig ur förut angifna synpunkt ingalunda vara välbetänkt. Särskildt anser jag mig böra i detta afseende fästa uppmärksamheten därå, att frågor om nya byggnader och anläggningar, som för trafikens behof erfordras, handläggas och föredragas af bandirektören samt frågor om anskaffande af den dragkraft, som behöfves för att tillgodose trafikens kraf, af maskindirektören. Om nu på grund af bristande samverkan mellan afdelningsföreståndarna trafikdirektören skulle komma att hållas utanför dylika frågor, är ju högst sannolikt, att just den viktigaste afdelningen, trafikafdelningen, skulle blifva lidande däraf.

Det är emellertid icke endast inom distriktsförvaltningen, som distriktschefen skall hafva att arbeta för samverkan mellan afdelningarna. I minst lika hög grad måste hans uppgift vara att söka få till stånd verkligt samarbete jämväl mellan samtliga mera underordnade befattningshafvare, tillhörande olika afdelningar. Såsom regel bör naturligtvis gälla, att hvarje befattningshafvare skall utföra det arbete, som tillhör hans särskilda syssla. Men det inträffar ej sällan, att i bråda tider exempelvis trafikpersonalen ej är tillräcklig att utföra arbetet för trafikens räkning. Det borde ju då lämpligen kunna ordnas så, att ban- och maskinafdelningarnas personal, om så eljest finnes lämpligt, biträder jämväl i de egentliga trafikgöromålen. Härigenom skulle mången gång annars oundvikliga rubbningar i tågtrafiken kunna undgås. Att ordna en dylik sak på förståndigt sätt blir en distriktschefs ej minst viktiga uppgift. Han bör, med ett ord, söka få till stånd sådan uppfattning af samhörighet mellan de olika afdelningarna, att, såsom kommittén uttrycker det, samtliga befattningshafvare inom distriktet skola känna sig solidariska och såsom *en* kår med gemensamma intressen och gemensamt mål för sin sträfvan. Men för att på sådant sätt nedrifva de skrankor, med hvilka hvarje särskild afdelning gärna torde vilja omgärda sig, därför erfordras en distriktschef med kraft och befogenhet att göra sin myndighet gällande. Med en sådan organisation af distriktsförvaltningarna, som styrelsen föreslagit, skulle snarast de tre hufvudafdelningarna inom förvaltningen komma att blifva allt mera fristående och skilda från hvarandra.

I anledning af en utaf järnvägsstyrelsens erinringar mot den af kommittén föreslagna distriktschefsinstitutionen anser jag mig vidare här böra påpeka, hurusom afdelningsföreståndarnas ställning ingalunda behöfver nedsättas genom tillkomsten af en själfständig distriktschef. Kommittén framhåller i detta afseende särskildt, att afdelningsföreståndare icke få betraktas såsom distriktschefens assistenter, då deras verksamhet därtill vore alltför betydelsefull och omfattande. I instruktion och arbetsordning bör gifvetvis tilläggas afdelningsföreståndare själfständig beslutande- och handlingsrätt i åtskilliga afseenden, hvarförutom distriktschefen bör äga befogenhet att uppdraga åt afdelningsföreståndare att tills vidare eller för hvarje särskild gång på egen hand vidtaga vissa åtgärder eller att besluta i vissa ärenden eller grupper af ärenden. Att afdelningsföreståndarnas intresse, vaksamhet och initiativ skulle blifva mindre, därför att de ej i vederbörande inom styrelsen utan i den möjligen icke fackkunnige distriktschefen skola se sin närmaste förman, lärerså mycket mindre kunna göras gällande, som något dylikt icke torde kunna sägas om nuvarande öfverdirektörer, hvilka ju öfver sig hafva styrelsens chef, som omöjligen kan vara fackkunnig inom samtliga afdelningsområde. Denna omständighet, att afdelningsföreståndaren vet sig i viss sak vara den egentligen fackkunnige, bör ju tvärtom för honom medföra en skärpt känsla af ansvar vid uttalande af hans åsikt. Det torde också få anses gifvet, att en fråga, äfven en ren fackfråga, skall blifva bättre och mera allsidigt bedömd, om i dess afgörande deltaga, utom afdelningsföreståndaren, äfven en låt vara icke fackkunnig men dock i järnvägsangelägenheter väl förfaren distriktschef med godt omdöme och praktiskt förstånd. Praktiskt anordnad synes den organisationsform, som ingår i kommitténs förslag, icke böra medföra större tidsutdräkt, tyngd och omgång i fråga om ärendenas behandling eller mindre lättnad för allmänheten, än om distriktsförvaltningarna organiserades i enlighet med styrelsens förslag.

Det förefaller som skulle styrelsen anse kommitténs mening vara, att distriktschefens expedition skulle blifva helt skild från afdelningsföreståndarnas, och att rent af skriftväxling skulle komma att äga rum mellan dessa och chefen. Något sådant bör gifvetvis icke få förekomma, utan böra meddelanden mellan chefen och afdelningsföreståndarna samt mellan dessa inbördes ske muntligen. Skulle, såsom för närvarande understundom lärerså äga rum, skriftväxling etableras inom lokalförvaltningen, då vore säkerligen mycket af hvad man genom organisationen vill vinna förloradt.

Jag har alltså funnit mig böra biträda kommitténs förslag, att distriktschefen skall erhålla verklig chefsställning och således ställas öfver afdelningsföreståndarna. Likaledes instämmer jag uti kommitténs förslag, att distriktsförvaltningarna skola bestå af, utom distriktschefen, tre afdelningsföreståndare, en bandirektör, en maskindirektör och en trafikdirektör, och att således nya tjänster, trafikdirektörsbefattningar, inrättas. Jag gör detta så mycket hellre, som det synes mig klart, att föreståndarskapet för denna den viktigaste afdelningen helt och hållet fordrar sin man.

Hvad kommittén i öfrigt föreslagit i fråga om distriktsförvaltningarnas organisation, de särskilda befattningshafvarnas åligganden, anordningar för att åstadkomma ett förenkladt sätt för ärendenas handläggning inom distriktsförvaltningarna, sättet i öfrigt för ärendenas handläggning därstädes m. m. synes mig i allmänhet vara välbetänkt. Att såväl distriktschef som trafikdirektör skall hafva till uppgift att söka upparbeta järnvägarnas trafik och inkomster, synes mig icke gifva anledning till berättigad anmärkning. Ej heller kan jag, såsom järnvägsstyrelsen synes anse, finna, att den kontroll, som distriktschefen bör utöfva i fråga om de olika afdelningarnas utgifter behöfver verka hindrande på den granskning af afdelningarnas räkenskaper, som bör verkställas af vederbörande befattningshafvare inom styrelsen.

Kommitténs förslag att bestraffningsfrågor, som handläggas af distriktsförvaltningarna, skola afgöras i samlad distriktsförvaltning och efter omröstning mellan distriktsförvaltningens ledamöter med utslagsrätt för distriktschefen vid lika röstetal anser jag hafva goda grunder för sig. Det är af synnerlig vikt, att dessa frågor behandlas så att största möjliga säkerhet vinnes för ett rättvist domslut, och att detta jämväl med hänsyn till sättet för dess åvägabrängande erhåller nödig auktoritet och tillit. För sådant ändamål anser jag lämpligt, att kommitténs förslag i fråga om dessa ärendens handläggning på det sätt kompletteras, att dessa ärenden föredragas i distriktsförvaltningen af distriktssekreteraren, som är juridiskt bildad, och att denne tillika erhåller rätt att därvid inom distriktsförvaltningen deltaga i såväl öfverläggningar som beslut.

Kommittén har ifrågasatt, om ej lämpligt vore, att befogenhet lämnades stationsföreståndarna att afgöra frågor om restitution af erlagda biljettafgifter i inländsk trafik, genom hvilken anordning kommittén anser en betydlig lättnad beredas allmänheten. Jämväl styrelsen finner enkla frågor af nyss nämnda slag böra kunna afgöras af stationsföreståndarna. En sådan anordning anser jag vara synnerligen lämplig, och

det torde böra vid utarbetandet af instruktion och arbetsordning tagas i öfvervägande, om ej äfven andra enklare ärenden, som beröra allmänheten, skulle kunna lämnas till afgörande af stationsföreståndare, trafikinspektör eller ban- eller maskiningenjör antingen en gång för alla eller efter af distriktschefen meddeladt uppdrag. Dessutom torde stationsföreståndarna kunna mera än hvad nu är fallet göras till förmedlare af förbindelsen mellan allmänheten och järnvägsmyndigheterna, så att anmälningar och jämväl en del framställningar från allmänhetens sida skulle kunna få göras hos stationsföreståndaren med skyldighet för denne att befordra deras öfverlämnande till vederbörande myndighet. Härigenom skulle alldeles gifvetvis ytterligare lättnad kunna beredas allmänheten.

Om jag således i fråga om distriktsförvaltningarna kunnat i hufvudsak instämma med kommittén, anser jag mig däremot böra, beträffande styrelsens organisation, i vissa afseenden göra gällande en mening, afvikande från den, som kommittén uttalat.

Det af kommittén framställda och af styrelsen tillstyrkta förslaget att genom inrättandet af en ny institution, järnvägsfullmäktige, sätta styrelsen i en mera intim beröring med affärsvärlden, kan jag emellertid så mycket hellre biträda som jag vid underdånig föredragning af frågan om förändrad organisation för styrelsen och underlydande distriktsförvaltningar den 4 augusti 1906 särskildt framhöll, hurusom det syntes mig böra tagas under ompröfning, om icke vid generaldirektörens sida inom styrelsen borde ställas representanter för den merkantila och industriella världen, då därigenom, under förutsättning af ett lyckligt val af personer, skulle kunna tillföras styrelsen en fond af erfarenhet, som verkamt kunde bidra till genomförandet af en affärsmässig förvaltning.

I likhet med järnvägsstyrelsen kan jag dock icke finna annat än att kommittén i sitt förslag tillerkänt dessa järnvägsfullmäktige ett mera omfattande verksamhetsområde och en annan ställning än som kan anses vara lämpligt.

Visserligen böra fullmäktige få deltaga i handläggningen jämväl af vissa ärenden, som icke direkt afse ekonomiskt praktiska frågor af större betydelse för järnvägsförvaltningen eller allmänheten, något som för dem skulle väsentligen underlätta möjligheten att i erforderlig grad sätta sig in i de järnvägsfrågor, till hvilkas lösning de skola bidra. Men att, såsom kommittén föreslår, deras närvaro med nödvändighet skulle erfordras för afgörandet jämväl af en del löpande ärenden, för så vidt de icke äro af synnerligen brådskande natur, det kan jag icke finna lämpligt. Fullmäktiginstitutionen skall vara till för att fullmäk-

tige skola lämna styrelsen och dess chef upplysningar och råd i frågor, som ligga dem såsom affärsvärldens målsmän nära, men den får ej verka hämmande på de löpande ärendenas handläggning och afgörande. Det med fullmäktiges tillsättande afsedda gagnet för järnvägsförvaltningen vinnes, synes mig, fullt ut, om styrelsens chef äger tillkalla fullmäktige till deltagande i afgörandet af alla de ärenden, vid hvilkas handläggning chefen anser fullmäktige lämpligen böra deltaga, företrädesvis i ärenden af den art, som nyss angifvits, eller frågor af praktiskt ekonomisk innebörd, som äro af större betydelse för järnvägsförvaltningen eller allmänheten.

Kommittén har, såsom förut anmärkts, med hänsyn till fullmäktige föreslagit, att beslut i sådana ärenden, som skulle afgöras i plenum i förvaltningsärenden d. v. s. de ärenden, vid hvilkas handläggning fullmäktige borde vara närvarande, skulle fattas efter omröstning mellan de i beslutet deltagande. Redan däraf att jag finner det böra tillkomma styrelsens chef att i de fall, han anser lämpligt, tillkalla fullmäktige, torde framgå, att jag icke kan dela kommitténs uppfattning beträffande det inflytande på ärendenas afgörande, som enligt kommitténs förslag skulle gifvas fullmäktige. Lika väl som det för att gifva kraft och enhetlighet åt distriktsförvaltningarna erfordras, att distriktschefen i allmänhet äger makt att ensam besluta i de ärenden, i hvilkas afgörande han deltagar, i minst lika hög grad kräfves det nämligen, för att förvaltningen i dess helhet skall vara kraftig och planmässig, att styrelsens chef är den ensamt rådande. I annat fall är det fara värdt, att chefens ansvarskänsla minskas, hans prestige nedsättes och hans intresse slappas. Det måste väl anses olämpligt, att den, som inför Kungl. Maj:t skall vara ansvarig för statens järnvägars förvaltning, skulle kunna, hvilket enligt kommitténs förslag lätteligen kunde inträffa, blifva öfverröstad af en för tillfället inkallad suppleant för en fullmäktig. Åt fullmäktige synes mig inrymmas alldeles tillräckligt inflytande på förvaltningen, därest det, på sätt nu är föreskrifvet i fråga om afdelningschef, stadgas, att om i ett ärende, i hvars handläggning fullmäktig deltagar, beslut fattas, som strider mot hans åsikt, det skall åligga honom att anmäla och till protokollet låta anteckna sin skiljaktiga mening. Äfven med en sålunda begränsad befogenhet för fullmäktige torde det ej behöfva möta svårighet att få dessa befattningar, som väl måste komma att betraktas såsom särskilda förtroendeposter, besatta med fullt kvalificerade personer. Den medansvarighet i styrelsens beslut, som i allt fall skulle åligga fullmäktige, torde vara fullt tillräcklig för att åstadkomma den känsla af samhörighet och samförstånd mellan chef och fullmäktige, som kommittén bland annat

ansett böra blifva en följd af den fullmäktige tillagda rätt att deltaga i omröstning om styrelsens beslut.

Mot kommitténs förslag, att fullmäktige skola vara två till antalet och jämte en suppleant för dem förordnas af Kungl. Maj:t för en tid af två år, har jag intet att erinra.

Såsom jag redan meddelat, har kommittén föreslagit åtskilliga förändringar i fråga om granskningen af järnvägsförvaltningen. Järnvägsstyrelsen har tillstyrkt bifall till förslaget, under det att kammarrätten ansett sig böra i åtskilliga betydelsefulla afseenden framställa erinringar mot detsamma.

Det torde icke kunna förnekas, att granskningen af järnvägsförvaltningen med de betydliga ekonomiska värden, som där handhafvas, borde mer, än hvad som nu äger rum, äfven afse de egentliga förvaltningsåtgärderna och det sätt, hvarpå statens järnvägar från ekonomisk och praktisk synpunkt skötas. Särskildt om, såsom jag ärnar föreslå, järnvägsstyrelsen och distriktsförvaltningarna i en del frågor tillerkännes större handlingsfrihet än hittills, torde behovet af en dylik saklig revision träda än mera i dagen. En öfverrevision, anordnad i hufvudsaklig afseende blifva till ej ringa gagn, och jag anser mig därför böra tillstyrka, att en sådan revision kommer till stånd.

Att däremot, såsom kommittén hemställer, kammarrättens granskningsplikt skulle helt bortfalla, kan jag icke för närvarande tillråda. Om större handlingsfrihet kommer att medgifvas styrelsen och befattningshafvare inom järnvägsförvaltningen, lärer för öfrigt till stor del bortfalla anledningen till den bundenhet af formella hänsyn och fruktan för ekonomisk efterräkning, som till verkets förfång säges hafva där gjort sig gällande. Denna fråga har dessutom betydlig räckvidd och bör lämpligen pröfvas först i samband med fråga om förändrad granskning jämväl af andra statens ekonomiska förvaltningar. Den af kammarrätten framkastade tanken om förändrade bestämmelser rörande uppbördsmäns och redogörarens ansvarighet har jag ej heller i detta sammanhang ansett mig böra upptaga.

Med den af mig nu förordade anordningen om bibehållande af kammarrättens granskningsplikt lära de ifrågasatta siffergranskarna, som skulle biträda öfverrevisorerna, icke behöfva ifrågakomma.

Beträffande frågan om utvidgad handlingsfrihet för styrelsen torde jag här, i anslutning till hvad jag rörande telegrafstyrelsen yttrat, endast behöfva framhålla, att det synes lämpligt, att styrelsen erhåller större handlingsfrihet i frågor, som direkt beröra dess affärsverksamhet.

I hvad mån afvikelse från kommitténs förslag i detta hänseende lämp-
ligen bör äga rum, därom torde jag ej här behöfva yttra mig. Jag an-
ser mig dock böra påpeka, att med de förbättrade lönevillkor, som nu
äro föreslagna för befattningshafvarna inom styrelsen, och med den ut-
sträckning af arbetstiden å tjänsterummet, som är afsedd att äga rum,
ersättning för utförande af särskildt uppdrag endast i sällsynta undan-
tagsfall torde böra ifrågakomma. Det synes därför böra tillkomma
Kungl. Maj:t att därom besluta.

Hvad angår de särskilda befattningshafvarna inom styrelsen har
kommittén beträffande generaldirektören och chefen föreslagit och sty-
relsen tillstyrkt, att denne skulle tillsättas allenast på förordnande. Vid
underdånig föredragning den 8 mars 1907 af fråga om godkännande af
telegrafverkets utgiftsstater för år 1908 m. m. yttrade jag rörande ena-
handa förslag beträffande telegrafverkets chef, att den vid organisationen
af Trollhätte kanal- och vattenverk för första gången för statens vid-
kommande tillämpade anordningen, att verkets chef förordnades allenast
för viss kortare tid, syntes mig väl lämpad jämväl för telegrafstyrelsen
och kunde i sin mån bidraga till att telegrafverket komme att skötas
på ett fullt affärsmässigt sätt. Hvad sålunda sagts om telegrafverket
torde i ännu högre grad gälla om järnvägsförvaltningen, statens största
ekonomiska förvaltning. Rörande förändrade aflönings- och pensions-
förhållanden för chefen får jag tillfälle att längre fram yttra mig.

Innan jag närmare ingår på frågan om den af kommittén föreslagna
souschefsbefattningen, torde det tillåtas mig att redogöra för min stånd-
punkt beträffande de nuvarande afdelningscheferna inom styrelsen och
de dem närmast underordnade byrådirektörerna.

Enligt nu gällande instruktion utgöres järnvägsstyrelsen af, förutom
generaldirektören, fyra öfverdirektörer såsom ledamöter i styrelsen och
chefer hvar för sin afdelning därstädes, nämligen en för administrativa
afdelningen, en för banafdelningen, en för maskinafdelningen och en
för trafikafdelningen.

Sedan åtskilliga år har därjämte såsom adjungerad ledamot före-
ståndaren för taxebyrån haft säte i styrelsen.

Under afdelningarna lyda åtskilliga byråer, där byrådirektörer äro
anställda, jämte flera kontor.

Enligt instruktionen skall öfverdirektör inför generaldirektören före-
draga alla ärenden, i hvilkas afgörande denne deltagar. Dessförinnan
har emellertid ärendet blifvit beredt af vederbörande byrådirektör eller
kontorsföreståndare.

Öfverdirektör, som har tillsynen öfver göromålen inom afdelningen,

har därjämte beslutanderätt i vissa frågor, på sätt nämnare framgår af § 22 i instruktionen, hvarjämte honom åligger att tid efter annan företaga inspektionsresor.

Den organisation, som sålunda är gällande, vill kommittén i stort sedt bibehålla. Öfverdirektören skulle emellertid hädanefter komma att benämnas afdelningschef.

Inom kommittén hade väckts förslag, att afdelningschefer icke vidare skulle bibehållas i styrelsen, utan i stället föredragandenas antal ökas, så att det ungefärligen komme att motsvara de inom styrelsen befintliga och erforderliga byråernas antal, och har detta förslag framburits i två vid betänkandet fogade reservationer.

Det skäl, som af kommittén anförts för systemet med afdelningschefer är hufvudsakligen, förutom att det skulle befordra enhetligheten inom den centrala myndigheten, att den goda sammanhållning inom styrelsen och oafbrutna samverkan mellan chefen och föredragandena, som måste finnas för att det bästa resultat af förvaltningen skulle uppnås, jämförelsevis lätt skulle kunna ernås med ett mindre antal verkliga afdelningschefer inom styrelsen, under det att anordningen med ett större antal föredragande måste väsentligt öka chefens arbete. Afdelningschefen skulle nämligen i första rummet ansvara för, att enhetlighet och likformighet förefinnas mellan de olika byråer och kontor, som höra till hans afdelning, hvaremot det skulle tillkomma chefen att med biträde af souschefen vaka öfver likformigheten och samarbetet mellan de olika afdelningarna. Skulle afdelningscheferna försvinna, vore det, menar kommittén, gifvet, att det arbete och det ansvar, som i nu angifna afseende hvila på afdelningscheferna, skulle öfverflyttas på chefen och hans ställföreträdare samt i viss mån draga deras uppmärksamhet och omtanke från andra dem åliggande viktiga uppgifter.

Kommittén påpekar därjämte, att dess förslag är nära förbundet med anordningen beträffande järnvägsfullmäktiges deltagande i besluten och särskildt plenum i förvaltningsärenden. Ett större antal föredragande skulle nämligen för fullmäktige försvåra den personliga öfverblicken öfver förvaltningens gång och dessutom, då det ofta nog blefve nödvändigt att vid ärendenas handläggning inkalla två eller flera föredragande, förrycka det normala förhållandet mellan fullmäktige och fackledamöter.

I förevarande afseende kan jag ej underlåta att i hufvudsak ställa mig på reservanternas sida.

Till en början skulle utan tvifvel en väsentlig förenkling i ären-

denas behandling inom styrelsen åstadkommas, om den nuvarande instansen, öfverdirektören, mellan den, som beredt och läst in ärendet, samt generaldirektören afskaffades. Det är, synes mig, gifvet, att här föreligger ett dubbelarbete, hvars nackdelar i de allra flesta fall icke torde motsvaras af ett genom detsamma ernådt bättre resultat i afgörandet. Man skulle kanske invända, att fackkunskapen icke skulle komma fullt till sin rätt inom styrelsen genom den ifrågavarande anordningen. Detta synes mig dock icke med fog kunna sägas, då ju hvarje föredragande säkerligen har större specialkänedom rörande de ärenden, hvarmed han sysslar, än afdelningschefen, som måste blicka öfver ett större område. Med den samverkan mellan de särskilda byråerna, som jag gifvetvis förutsätter skola äga rum, torde äfven hvarje ärende kunna blifva allsidigt utredt, innan det förelägges inför generaldirektören. Den hufvudanmärkning, som kommittén riktat mot det af mig nu förordade systemet, nämligen att det skulle försvåra sammanhållningen inom styrelsen och samverkan mellan chefen och föredragandena, torde komma att bortfalla, om generaldirektören, såsom jag förutsätter, vid sin sida får en souschef, hvilken särskildt i detta afseende torde få en viktig uppgift att fylla. Dessutom lär man kunna förvänta, att samarbetet mellan styrelsens alla byråer skall underlättas, om hvarje särskild byrå kommer att lyda direkt under generaldirektören, och det stränga uppdelandet i afdelningar ej vidare förekommer. Säkerligen skulle ock byrådirektörernas intresse och ansvarskänsla skäppas därigenom, att de erhöles ett mera själfständigt arbete.

Hvad som för mig utgjort en hufvudanledning att biträda reservanternas förslag är emellertid en omständighet, som jag redan tidigare i mitt yttrande berört, den nämligen att genom bibehållande af de nuvarande öfverdirektörerna — visserligen under namn af afdelningschefer — den stränga åtskillnaden mellan statsjärnvägarnas tre hufvudafdelningar skulle blifva svårare att nedbryta. Om åter all makt samlas i generaldirektörens hand, skulle, synes mig, det nu rådande betraktelsesättet så småningom försvinna och styrelsen sammansmälta till ett enhetligt verk, där hvarje ärende afgöres med hänsyn icke till hvarje särskild afdelnings önskemål utan till det helas och allmänhetens gagn. Det ligger nära till hands, att en afdelningschef skulle komma att blifva betraktad såsom chef ej blott för vederbörande afdelning inom styrelsen utan jämväl för de under styrelsen lydande befattningshafvare vid distrikten, så vidt de berörde hans afdelning. Detta skulle sannolikt få till följd att, hvad än skrifna instruktioner komme att innehålla,

afdelningschefen i många fall med förbigående af distriktschefen vände sig till vederbörande afdelningsföreståndare i en hel del frågor, därigenom undergräfvande den ställning distriktschefen bör äga — och så vore man snart åter inne på det gamla systemet, om hvars ohållbarhet de flesta äro ense. Här synes mig vara den svagaste punkten i kommitténs förslag, och skulle den vinna godkännande, torde de af kommittén så starkt framhållna fördelarna af distriktsförvaltningarnas nya organisation snart blifva illusoriska. Det af mig förordade förslaget beträffande styrelsens organisation lär åter vara en följdriktig tillämpning af kommitténs uttalade åsikter rörande lokalförvaltningarna. I detta sammanhang kan jag ej underlåta att ännu en gång med några ord beröra vikten af distriktschefens ställning. Just den förutnämnda tredelningen inom järnvägarna har åstadkommit, att inom statsbaneförvaltningen visserligen uppfostrats män med ingående detaljkännedom i sina fack, men att å andra sidan måhända blicken för det stora hela förkväfts. Det är ej alltid sagdt, att den noggranna detaljkunskapen är kriteriet på en skicklig ledare och chef, fastmera bör hos denne krävas det allmänna goda omdömet och förmågan att begagna sig af specialisternas fackkunskap. Det är denna sidan af saken, som jag anser järnvägsstyrelsen hafva vid sin kritik af kommittébetänkandet, så vidt angår distriktscheferna, alltför mycket förbisett.

Om mitt förslag att afdelningscheferna icke skulle bibehållas vinner bifall, torde emellertid böra inrättas ett par byrådirektörsbefattningar, något hvar till jag blir i tillfälle att återkomma längre fram.

Kommittén har, såsom nämnt, föreslagit, att en särskild souschef skulle anställas såsom ställföreträdare för chefen och såsom dennes närmaste man. Att efter genomförandet af en sådan förändring med afseende å föredragandena i styrelsen, som jag ifrågasatt, detta behof måste göra sig ännu mera kännbart gällande, torde vara alldeles uppenbart. Inrättandet af en souschefsbefattning anser jag vara en nödvändig förutsättning för att det skall vara möjligt för chefen för en så vidt omfattande förvaltning som statens järnvägar att i erforderlig grad ägna tid och omtanke åt att planlägga och taga initiativ till de stora inom järnvägsförvaltningen förekommande frågorna, och för att med den organisation, jag föreslagit, kunna åstadkomma nödig sammanhållning inom styrelsen. Han skall därjämte genom flitiga inspektioner biträda generaldirektören för att åstadkomma samarbete mellan distriktsförvaltningarna och upprätthålla enhet och likformighet i skötseln. Hvad styrelsen anfört såsom skäl emot inrättandet af en souschefsbefattning,

torde i öfrigt i hufvudsak sakna tillämpning, därest afdelningschefsbe-
fattningarna indragas.

Souschefsbefattningen bör, såsom kommittén föreslagit, vara en fullt
själfständig befattning. Olikheten i detta afseende mot hvad som före-
slagits i fråga om telegrafverket betingas icke endast af den högst be-
tydande skillnaden i de båda förvaltningarnas storlek utan också af den
stora olikheten i fråga om föredragandenans antal i de båda styrelserna.
Kommitténs förslag i fråga om souschefens benämning och hans anstäl-
lande på förordnande samt de åligganden, som skulle tillkomma denne
befattningshafvare, anser jag mig böra tillstyrka.

I fråga om sättet för ärendenas föredragning och afgörande i sty-
relsen torde jag, utöfver hvad jag i sådant afseende redan anfört vid
behandlingen af frågan om de nuvarande afdelningschefsbefattningarna,
böra anmärka, hurusom med den förändring af fullmäktiginstitutionen
och af föredragandenans i styrelsen antal, som jag föreslagit, gifvetvis
måste följa, att sådana väsentligt olika slag af plenisammanträden —
plenum i förvaltningsärenden och plenum i personalärenden — som af
kommittén föreslagits, icke skulle förekomma, och att de hittills före-
kommande plenisammanträdena med samtliga styrelsens ledamöter torde
komma att försvinna. Redan nu finnes i instruktionen icke något annat
stadgande om ledamöternas deltagande i plenisammanträden än att i
dylikt sammanträde minst en ledamot utom föredraganden skall vara
närvarande, och det synes också lämpligen böra tillkomma chefen att
bestämma, huru många och hvilka befattningshafvare utom den, som i
hvarje särskildt fall är föredragande, skola delta i ett ärendes afgörande.
Därigenom att kollegial styrelseform icke skulle förekomma, vinnes den
fördel, att till deltagande i ett ärendes handläggning kunna inkallas
samtliga, hvilkas verksamhetsområde ärendet i någon mån berör, eller
hvilkas hörande chefen eljest finner lämpligt för att ärendet skall erhålla
ett så allsidigt bedömande som möjligt.

I ett särskildt fall, nämligen beträffande bestraffningsfrågor, torde
dock närmare bestämmelser böra meddelas angående de ledamöter, som
skola delta i plenisammanträdena. I likhet med kommittén och sty-
relsen anser jag dessa frågor i styrelsen likaväl som i distriktsförvalt-
ningarna böra afgöras i plenum och efter omröstning mellan de i be-
slutet deltagande med utslagsröst för ordföranden. Vid behandlingen
af distriktsförvaltningarnas organisation framhöll jag angelägenheten af
att dessa frågor vunne en så sakkunnig handläggning som möjligt. I
plenum för afgörande af bestraffningsfrågor torde därför böra deltaga

utom chefen, souschefen och byrådirektören å vederbörande byrå, dels byrådirektör å administrativa afdelningen och dels styrelsens ombudsman. I öfverensstämmelse med hvad jag föreslagit i fråga om distriktsförvaltningarnas handläggning af bestraffningsärenden, torde det därjämte böra uppdragas åt ombudsmannen att föredraga bestraffningsärendena samt att därvid deltaga i styrelsens öfverläggning och omröstning till beslut.

Styrelsen har i sitt utlåtande anført, hurusom en del ärenden skulle kunna öfverlämnas till afdelningschefs och byrådirektörs afgörande. En sådan anordning, hvarigenom chefen skulle kunna befrias från att deltaga i handläggningen af vissa enkla och för förvaltningen mera betydelselösa ärenden, står i god öfverensstämmelse med den grundsats, som bör vara gällande, nämligen att intet ärende bör afgöras af högre myndighet än som därför erfordras. Vid utarbetande af instruktion och arbetsordning torde därför böra tagas i öfvervägande, i hvad mån det inom styrelsen kan öfverlämnas åt byrådirektör och eventuellt jämväl åt underordnade befattningshafvare att i vissa afseenden å styrelsens vägnar vidtaga åtgärder eller meddela beslut.

Hvad kommittén föreslagit i fråga om förenklade arbetsmetoder inom förvaltningen samt anordningar i öfrigt för att bereda de till järnvägsmyndigheterna inkommande ärendena en snabb och affärsmässig gång och behandling, synes mig vara ändamålsenligt och för såväl verket som allmänheten fördelaktigt.

Beträffande frågan om ledningen af och tillsynen öfver statens järnvägsbyggnader läser det icke kunna förnekas, att, såsom kommittén framhållit, ett mycket nära samband finnes mellan förvaltningen af de trafikerade banorna och ledningen af järnvägsbyggnaderna. Då genom de förändringar af förvaltningens organisation, som föreslagits, möjlighet synes vara beredd för styrelsen att fortfarande handlägga nu förevarande frågor, torde, på sätt kommittén föreslagit och styrelsen tillstyrkt, ledningen af och tillsynen öfver statens järnvägsbyggnader fortfarande böra bibehållas inom järnvägsstyrelsen.

Hvad slutligen angår järnvägsrådet, har genom fullmäktiginstitutionen samband erhållits mellan styrelsen samt den merkantila och industriella världen, och genom fullmäktige skulle allmänheten kunna sägas hafva erhållit representanter för sig inom styrelsen. Det skulle därför kunna ifrågasättas, om ett järnvägsråd fortfarande skall vara erforderligt. Emellertid är det, såsom kommittén yttrar, af vikt att en förvaltning med så stor ekonomisk betydelse som järnvägsförvaltningen utrustas med alla de hjälpmedel, som kunna erhållas. Det torde därför

icke saknas fog för kommitténs förslag att järnvägsrådet bibehålles. Med hänsyn till fullmäktiginstitutionen får dock järnvägsrådet en i någon mån förändrad uppgift; och bör därför åt detsamma gifvas en annan sammansättning än hittills. Hvad kommittén föreslagit därom att åt järnvägsrådet skulle gifvas ett stort antal ledamöter, samt att flertalet af dem skulle utses af representanter för de intressen, som de olika ledamöterna skulle bevaka i järnvägsrådet, anser jag stå i god öfverensstämmelse med den organisation af styrelsen, som nu är föreslagen. Efter fullmäktiginstitutionens tillkomst torde något behof af järnvägsrådets regelbundna sammanträdande icke förefinnas, utan torde rådet böra sammankallas endast så ofta Kungl. Maj:t kan finna sådant lämpligen böra ske. I öfrigt har jag intet i hufvudsak att erinra i anledning af kommitténs förslag i denna del. En jämkning däri erfordras dock, om afdelningschefer inom järnvägsstyrelsen icke komma att bibehållas.

Till detaljerna i organisationskommitténs förslag beträffande nya befattningar samt aflöningsförmåner blir jag i tillfälle att senare återkomma.

Jag öfvergår nu till en redogörelse för

Löneregleringskommitténs betänkande.

I vederbörligt sammanhang skall jag redogöra för de skiljaktigheter, som förefinnas mellan organisationskommitténs och löneregleringskommitténs förslag.

I fråga om såväl grunddragen af utvecklingen utaf lönesystemet för statens järnvägars personal som ock nu gällande aflöningsbestämmelser för samma personal tillåter jag mig hänvisa till den historik samt den redogörelse i sistnämnda afseende, som intagits i betänkandet, sid. 5—55.

Emellertid anser jag mig böra särskildt erinra, hurusom 1905 och 1906 års Riksdagar, på framställningar af Kungl. Maj:t, medgifvit, att ett tillfälligt lönetillägg af 60 kronor, för år räknadt, finge under hvart och ett af nämnda år tilldelas de inom järnvägsstyrelsen anställda kontorsbiträden och de betjante vid statens järnvägars distrikt och ångfärja, som åtnjöte en aflöning af 960 kronor eller därunder, med undantag dock för den personal, som på grund af Kungl.

Maj:ts nådiga beslut den 22 juni 1904 uppflyttats i högre löneklass utan att, enligt de för uppflyttning i löneklass gällande allmänna grunder, hafva varit från och med år 1905 respektive år 1906 berättigad till dylik uppflyttning, samt att detta lönetillägg icke utgjorde hinder för uppbärande af vare sig särskildt tilläggsarfvode eller aflöningsförbättring, som enligt gällande bestämmelser kunde tillerkännas vissa tjänsthafvare, eller, därest allmänt dyrtidstillägg skulle tilldelas statens tjänstemän och betjante, sådant dyrtidstillägg, hvilket dock icke finge beräknas å förberörda lönetillägg.

Behovvet af lönereglering.

För belysande af behovvet utaf lönereglering för personalen vid statens järnvägar har kommittén (sid. 57—60 i betänkandet) redogjort för särskilda statistiska utredningar, verkställda den ena af aktuarien å kommerskollegii statistiska afdelning I. Flodström och den andra af numera förste revisorn i statskontoret, filosofie doktorn K. Beckman, hvilka afse en jämförelse beträffande lefnadskostnaderna emellan, å ena sidan, förhållandena under 1870- och början af 1880-talet, då senaste allmänna lönereglering för statens ämbets- och tjänstemän ägde rum, och, å den andra, förhållandena vid början af innevarande århundrade.

Under erinran att den senaste löneregleringen vid statens järnvägar, hvilken i allt väsentligt grundade sig på 1893 års järnvägskommittés den 24 oktober 1895 afgifna betänkande, genomförts så nyligen som år 1897, framhåller kommittén (sid. 61), att den meningen lätt skulle kunna göra sig gällande, att statens järnvägars personal vore mindre i behof af löneförbättring än de statstjänare, hvilkas löner reglerats under ofvannämnda tidsperiod. Efter en utförlig redogörelse (sid. 61—64) beträffande de förhållanden, som gifvit anledning till 1893 års järnvägskommittés tillsättande, äfvensom för innebörden af samma kommittés förslag till lönereglering, har emellertid 1906 års löneregleringskommitté kommit till den uppfattning (sid. 64), att 1897 års lönereglering vid statens järnvägar tillkommit i samband med sådana omständigheter och varit byggd på sådana principer, att den icke syntes kunna jämföras med de löneregleringar, som under senare tider ägt rum vid andra statens verk, äfvensom att regleringen, där den icke ägde gemenskap med den samtidigt genomförda organisationsförändringen, till stor del bestått i afskaffande af de mest otidsenliga aflönings-

bestämmelserna i 1874 års aflöningsreglemente. I anledning häraf och med hänsyn till den i stort sedt obetydliga förbättring i järnvägspersonalens i regeln genom nyssnämnda aflöningsreglemente fastställda aflöningsförmåner, som inträdde genom sagda lönereglering, borde man, enligt kommitténs mening, vid bedömande af det närvarande behovet af löneförbättring vid statens järnvägar, i väsentlig mån kunna bortse från oförmålda lönereglering och detta så mycket mera som, på sätt af kommittén blifvit anmärkt, densamma tillkommit innan ännu stegringen af lefnadskostnaderna gjort sig mera märkbar.

Enär alltså, fortsätter kommittén, löneförhållandena för statens järnvägars personal icke afsevärdt förbättrats sedan tillkomsten af 1874 års aflöningsreglemente, borde man enligt kommitténs mening, äfven då det gällde nämnda personal, vara berättigad att taga hänsyn till de af ofvanberörda fackmän gjorda jämförelser beträffande lefnadskostnaderna mellan, å ena sidan, förhållandena under 1870- och början af 1880-talet och, å den andra, förhållandena vid början af innevarande århundrade.

Kommittén har i detta sammanhang erinrat, hurusom vid 1901 års riksdag, i samband med beviljandet af dyrtidstillägg, en allmän revision af statstjänares aflöningsförhållanden ifrågasattes. Genom nådigt cirkulär den 25 oktober 1901 anbefallde också Kungl. Maj:t — under erinran, bland annat, hurusom, under förutsättning att de förhållanden, som framkallat behovet af dyrtidstillägg, komme att fortfara någon längre tid framåt, sagda behof synts böra tillgodoses på mera stadigvarande sätt än genom ett år efter år beviljad dyrtidstillägg — statens vederbörande ämbetsverk och myndigheter att hvar för sin förvaltningsgren inkomma med utredning, huruvida under den angifna förutsättningen för tiden efter 1902 ändringar i vederbörande lönestater kunde anses böra äga rum, därvid tillika borde komma under öfvervägande huruvida genom förenklingar i förvaltningen tillfälle kunde beredas till indragning af tjänster, som genom de förändrade anordningarna kunde undvaras. För det af järnvägsstyrelsen i anledning häraf, den 28 maj 1902 afgifna utlåtande, som kommittén, bland andra handlingar, fått emottaga af 1902 års löneregleringskommitté, till hvilken detsamma remitterats, har kommittén lämnat redogörelse i betänkandet å sid. 65—69.

Departements-
chefens
yttrande.

Liksom förhållandet är i fråga om de grupper af statstjänare, beträffande hvilka framställningar om lönereglering förelagts innevarande

års Riksdag, lärar vid bedömande af behovet utaf löneförbättring för personalen vid statens järnvägar i främsta rummet böra beaktas den stegring af lefnadskostnader och de förändringar i ekonomiska förhållanden i öfrigt, som inträdt sedan grunderna för statens ämbets- och tjänstemäns aflöningsvillkor mera allmänt fastställdes. Då denna fråga blifvit med stöd af statistiska beräkningar utförligt behandlad i ofvanberörda, redan till Riksdagen ingifna framställningar, torde det tillåtas mig att hänvisa till den utredning i förevarande ämne, som sålunda föreligger. Jag anser mig endast böra i korthet beröra det af kommittén behandlade spörsmålet rörande betydelsen af den år 1897 i sammanhang med förändrad organisation af statens järnvägars förvaltning genomförda löneregleringen för personalen därstädes.

Då det gäller att afgöra, i hvad mån statsbanepersonalen i förhållande till öfriga statens tjänare, hvilkas löner i allmänhet reglerades under 1870- och början af 1880-talet, kan vara i behof af löneförbättring, anser jag, i likhet med kommittén, att endast ringa hänsyn bör tagas till nyssnämnda år 1897 genomförda lönereglering. Denna reglering, som i hufvudsak grundade sig på 1893 års järnvägskommittés den 24 oktober 1895 afgifna betänkande, torde nämligen tillkommit under särskilda förhållanden, bland hvilka i främsta rummet må framhållas den allmänna stagnation i näringslivet och däraf följande minskning af statsbanornas inkomster, som gjorde sig gällande vid ifrågavarande tid och som därför också manade till besparingar. Denna besparingsprincip framträder också, såsom den nu ifrågavarande kommittén framhåller, uti 1893 års järnvägskommittés i hufvudsak af statsmakterna godkända förslag till aflöningar för statsbanepersonalen. Förutom det att väsentliga inskränkningar ifrågasattes uti de personalen utöfver det ordinarie arfvodet tillkommande aflöningsförmåner, innefattade kommitténs löneförslag för ett flertal befattningshafvare ingen förhöjning, åtminstone hvad maximiaflöningen angår, i de aflöningsförmåner, som fastställets genom 1874 års aflöningsreglemente. Vidkommande särskildt tjänstemännen i järnvägsstyrelsen gick kommitténs förslag ut på att i aflöningshänseende likställa dem med motsvarande befattningshafvare i andra statens verk, d. v. s. befattningshafvare, hvilkas löner fastställdes under den ofvan omförmälda allmänna löneregleringsperioden.

Vid nu anmärkta förhållanden synes det mig, att behovet af löneförbättring gör sig i stort sedt i lika hög grad gällande för statsbanepersonalen som för andra statstjänare, hvilkas löner icke undergått reglering sedan ofvannämnda tid.

Men icke nog härmed, utan om jämförelse anställes beträffande aflöningsförhållandena mellan befattningshafvare särskildt inom de lägsta aflöningsgraderna bland såväl tjänstemän som betjante vid statens järnvägar samt motsvarande befattningshafvare vid de andra kommunikationsverken — posten och telegrafén — hvilka senare fått sina löner reglerade så nyligen som år 1902, kan man med fog göra gällande, att järnvägspersonalen hållits nere i aflöningshänseende i förhållande till personalen vid nämnda verk. Om också de gynnsammare befördringsförhållandena vid statens järnvägar för den personal, hvarom nu är fråga, kunna i viss mån åberopas såsom skäl för att sätta aflöningsarna för nämnda personal något lägre än för post- och telegrafpersonalen, synes dock den nu rådande skillnaden i ofvannämnda afseende vara alltför betydande för att kunna motiveras härmed. Med hänsyn härtill torde järnvägspersonalen kunna anses i alldeles särskild grad äga anspråk på att få sina aflöningsförhållanden reglerade.

Hittills har man sökt afhjälpa de rådande missförhållandena dels genom det dyrtidstillägg, som under senare år kommit statsbanepersonalen i likhet med öfriga statstjänare till del, och dels genom ofvan anmärkta, af 1905 och 1906 års Riksdagar beviljade tillfälliga lönetillägg åt de lägst aflönade betjante. Enär, hvad särskildt angår dyrtidstillägget, ett stort antal befattningshafvare vid statens järnvägar, nämligen de som hafva fri bostad, icke komma i åtnjutande däraf, samt för öfrigt, på sätt i statsrådsprotokollet för den 13 januari 1906 vid fråga om berörda tillfälliga lönetillägg af dåvarande chefen för civildepartementet anmärkts, sättet att medelst dylika tillägg söka förbättra personalens lönevillkor i längden måste anses otillfredsställande, finner jag i likhet med bemälde departementschef behovet af en verklig lönereglering för nu ifrågavarande personal vara trängande.

Då härtill kommer, att, enligt hvad statsrådsprotokollet för den 30 januari 1906 utvisar, en dylik lönereglering ställts i utsikt att äga rum under innevarande år, samt gifvetvis personalen vid statens järnvägar fäst lifliga förhoppningar vid uttalandet härom, har jag ansett det vara af största vikt, att förslag härutinnan föreläggas innevarande års Riksdag.

Vid fullgörande af det åt kommittén lämnade uppdrag har kommittén före behandlingen af frågan om de ordinarie arvvodena ansett sig böra framlägga förslag till reglering af de särskilda aflöningsförmåner, som tillkomma olika kategorier af befattningshafvare vid statens järnvägar; och går jag nu att redogöra för kommitténs förslag härutinnan.

Inkvarteringsförmånen.

Den viktigaste af ifrågavarande särskilda aflöningsförmåner är den all ordinarie personal vid distrikten tillkommande förmånen af fri bostad eller hyresbidrag. Beträffande den historiska utvecklingen af nämnda aflöningsform vill jag, under hänvisning i öfrigt till den framställning härom, som förekommer i kommitténs betänkande (sid. 80—89 samt 193—195), endast erinra, hurusom inom 1893 års järnvägskommitté gjorde sig gällande en tendens att i afsevärd mån inskränka nämnda förmån, men att statsmakterna vid löneregleringens genomförande år 1897, helt visst med hänsyn till ej mindre af reservanter inom kommittén än äfven af järnvägsstyrelsen emot en dylik inskränkning gjorda erinringar från såväl social som tjänstesynpunkt, visade sig i regeln icke godkänna kommitténs uppfattning i berörda afseende.

De vid omförmälda lönereglering fastställda och fortfarande gällande bestämmelser angående inkvarteringsförmånen återfinnas i 9 § af aflöningsreglementet den 3 maj 1901; och tillåter jag mig här endast nämna, att med fri bostad är förenad förmånen af fri vedbrand enligt stat, som af styrelsen fastställs, samt att tjänstemän och betjante vid distrikten, hvilka ej åtnjuta fri bostad, äga uppbära hyresbidrag, utgörande tjugu procent af arfvodet (fast arfvode jämte ålderstillägg eller ock arfvode efter klass). Hyresbidraget anses tillhöra lönen.

Gällande
bestämmelser.

Rörande bostadens storlek för de särskilda befattningshafvarna finnes ingenting bestämdt i aflöningsreglementet, utan förekomma stadganden härom i ett nådigt bref af den 23 december 1880, i enlighet hvarmed bostadens storlek skulle bestämmas af styrelsen, dock med iakttagande att ej större lägenhet finge tilldelas åt:

chefen	än	högst	9	rum	med	eldstad,
öfverdirektör	»	»	7	»	»	»
afdelningsföreståndare och hans assistent, baningenjör, maskiningenjör, stations- inspektör vid Stockholms centralsta- tion samt i Göteborg och Malmö.....	»	»	6	»	»	»
annan stationsinspektör	»	»	5	»	»	»
telegrafinspektör, verkmästare.....	»	»	4	»	»	»
stationsskrifvare, öfverbanmästare, loko- motivförarförman, vagnmästare, sta- tionsmästare	»	»	3	»	»	»

vaktmästare, banmästare, lokomotivförare,
 vagnförman, öfverkonduktör, konduk-
 tör, packmästare än högst 2 rum med eldstad,
 betjänt af lägre grad än ofvan nämnda » » 1 » » »
 allt med tillhörande kök, källare, skafferi m. m.

Rum med större golfyta än 50 kvadratmeter skulle därvid räknas såsom två rum, men rum med mindre golfyta än 10 kvadratmeter ej inberäknas.

De sålunda meddelade bestämmelserna angående bostadens storlek äro, hvad angår de befattningshafvare, som enligt aflöningsreglementet kunna erhålla fri bostad, fortfarande gällande.

I sammanhang med 1897 års lönereglering hafva nämnda föreskrifter kompletterats af Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 22 januari 1898, hvori bestämmes, att i fråga om boställslägenheterna skulle distriktschef och trafikinspektör likställas med afdelningsföreståndare, samt byråassistent, maskininspektör, underinspektör, expeditiönsföreståndare och förste stationsskrifvare med telegrafinspektör och verk-
 mästare, samt maskinist, materialvakt och kontorsbiträde med vakt-
 mästare, banmästare m. fl.

Kommitténs
 förslag.
 Beredande af
 bostad in
 natura för
 samtliga be-
 tjänade, till-
 hörande den
 lägst aflönade
 gruppen m. fl.

Kommittén har till en början i ett sammanhang behandlat frågan om inkvarteringen för de befattningshafvare, som enligt gällande instruktion och aflöningsreglemente räknas till betjäningen; och innefattar kommitténs förslag en betydande utsträckning af förmånen af fri bostad inom nämnda kategori af befattningshafvare. Särskildt i fråga om den lägst aflönade betjäningsspersonalen uttalar sig kommittén (sid. 90 och följande) för lämpligheten af naturainkvartering såsom aflöningsform, och det i sådan utsträckning att denna förmån måtte efter hand komma samtliga befattningshafvare inom de lägst aflönade betjäningsgrupperna till del. Härvidlag har kommittén, som tagit stor hänsyn till de fördelar ur tjänstesynpunkt samt i socialt hänseende upplåtelsen af sunda och goda bostäder medförde, jämväl haft såsom syftemål att söka åstadkomma ett rättvisare förhållande mellan personalen i aflöningshänseende. En af de anmärkningar, som utaf 1893 års järnvägskommitté riktades mot systemet med fria bostäder, vore den, att då förmånen af fri bostad in natura vore en vida större förmån än den kontanta inkvarteringsersättningen, men det ofta förekomme, att inom en och samma tjänstekategori en del af tjänstepersonalen åtnjöte förmånen af fri bostad, medan åter en annan del endast hade inkvarte-

ringersättning, skedde därigenom en orättvisa, då den förra delen befunne sig i en afgjort bättre ställning än den senare. Denna anmärkning vore fullt befogad och gjorde sig ännu mer gällande under närvarande förhållanden, då hyrorna särskildt i de större städerna och vissa stationssamhällen stigit i den grad, att det nuvarande hyresbidraget — 20 procent å arfvodet — icke på långt när räckte till att å nämnda platser anskaffa en bostad, jämförlig med den, som af staten bestodes, och ett förslag, som innefattade hyresbidragets bestämmande till sådant belopp, att det under alla förhållanden å de dyraste platserna fullt motsvarade kostnaden för bostad jämte bränslet, syntes icke hafva utsikt att vinna statsmakternas bifall. Genom den af kommittén förordade åtgärden att bereda samtliga befattningshafvare inom de lägst aflönade betjäningsgrupperna fria bostäder skulle enligt kommitténs uppfattning berörda missförhållande i fråga om den del af personalen, för hvilken detsamma verkade mest kännbart, efter hand komma att upphöra.

De befattningshafvare af nuvarande betjäningsklass vid distrikten, hvilka enligt kommitténs förslag skulle erhålla inkvartering in natura och hvilka kommittén likställt i fråga om det ordinarie arfvodet, äro *vaktmästare, förrådsvakter* (af kommittén föreslagen ny befattning), *vagn- och stallkarlar* (motsvarande nuvarande lokomotivputsare, vagnputsare, pumpare och kolvakter), *vagnsmörjare, stationskarlar, portvakter* å station af lägre klass än 1:a samt *banvakter*.

I fråga om samtliga ofvannämnda befattningshafvare, som förekomma i gällande arfvodesstat, erinrar kommittén, att de enligt gällande bestämmelser *kunna*, där styrelsen finner sådant vara för järnvägstrafiken behöfligt, tilldelas förmånen af fri bostad uti järnvägens egna eller i närheten af tjänstgöringsplatsen belägna, för ändamålet förhyrda lägenheter.

Emellertid förhåller det sig i verkligheten så, enligt hvad kommittén påvisar, att en stor del af dem icke innehafva fri bostad utan erhålla hyresbidrag. Detta gäller framför allt dem utaf ifrågavarande befattningshafvare, som tillhöra maskin- och trafikafdelningarna, under det att däremot banvakterna endast undantagsvis äro i saknad af nämnda förmån. Sålunda inhämtas af 1906 års arfvodesstat, att af 1,864 banvakter endast 12 saknade naturainkvartering.

Beträffande maskinafdelningens ifrågavarande personal utvisar samma arfvodesstat, att samtliga vaktmästare hade fri bostad, men att dylik förmån *icke* tillkommit af 186 vagnsmörjare 133 stycken, af 243 lokomotivputsare 141 stycken, af 118 vagnputsare 68 stycken samt af 240 pumpare och kolvakter 142 stycken.

Hvad slutligen angår trafikafdelningens ofvannämnda betjante, som kunna erhålla fri bostad i statens egna eller af staten förhyrda bostäder, hade nämnda förmån *icke* åtnjutits bland 16 portvakter af omförmälda slag af 6 och bland 2,814 stationskarlar af 1,284.

Af 5 vaktmästare vid administrativa afdelningen saknade en fri bostad.

Enligt kommitténs förslag skulle alltså förmånen af fri bostad tillkomma sammanlagdt omkring 1,787 betjante, tillhörande ofvannämnda i gällande lönestat upptagna befattningshafvare, som nu äro i saknad af fri bostad, äfvensom de nya förrådsvakterna.

Att de i nu gällande lönestat förekommande kontorsvakterna, hvilka samtliga äro i saknad af bostad *in natura*, icke ansetts böra ifrågakomma till erhållande af fri bostad beror, enligt hvad kommittén meddelar, därpå, att denna betjäningsgrupp uteslutande består af yngre personer, för hvilka behovet af fri bostad icke föreligger, hvartill kommer, att densamma är afsedd att icke vidare upptagas bland den ordinarie personalen.

Förutom nu omhandlade betjante, hvilka enligt kommitténs förslag skulle tillhöra den lägst aflönade betjäningsgruppen och i fråga om hvilka det på ofvan angifna skäl ansetts särskildt önskvärdt, att de samtliga komme i åtnjutande af fri bostad, borde enligt kommitténs mening enahanda förmån jämväl tillkomma samtliga betjante inom vissa grupper i närmast högre aflöningsgrader. I fråga om dessa har kommittén i främsta rummet tagit hänsyn till lämpligheten af att de på grund af beskaffenheten utaf sin tjänstgöring vore boende i närheten af tjänstgöringsplatsen. Till denna kategori höra först och främst *portvakter å 1:a klassens stationer samt de befattningshafvare, som i nämnda egenskap tjänstgjorde vid verkstäder*. Beträffande de nuvarande bostadsförhållandena för nämnda betjante, äro samtliga portvakter å 1:a klassens station i åtnjutande af fri bostad, hvaremot utaf 8 vid verkstäder anställda portvakter 2 äro i saknad af nämnda förmån.

Vidare borde enligt kommitténs mening fri bostad tillkomma samtliga *stationskarlsförmän*, hvilka på grund af sin tjänstgöring å bangården vore i särskildt behof af att bo i närheten af densamma. Af 435 stationskarlsförmän saknade enligt 1906 års arfvodesstat 142 bostad *in natura*.

Beträffande de vid trafikafdelningen anställda kontorsbiträdena gäller, påpekar kommittén, om dem liksom för öfrigt om en del öfriga betjante, att de, endast under förutsättning att lokala förhållanden gjorde

sådant nödigt eller lämpligt, kunde erhålla fri bostad i *järnvägens egna hus*. Jämlikt 1906 års arfvodesstat vore utaf 577 vid trafikafdelningen anställda manliga kontorsbiträden 458 i saknad af fri bostad. Med hänsyn emellertid därtill att ett stort antal kontorsbiträden, särskildt å de mindre stationerna, hade yttre tjänstgöring med tågpassning, därvid de på bestämda tider dygnet om måste inställa sig i tjänstgöring, vore dessa kontorsbiträden särskildt i behof af bostad i närheten af stationen; och har kommittén därför funnit sig böra föreslå, *att samtliga kontorsbiträden med yttre tjänstgöring måtte, såvida de vore gifta, erhålla förmånen af fri bostad*.

Antalet af de kontorsbiträden, hvilka i följd häraf borde beredas inkvartering in natura, kunde anslås till omkring 200.

Kommitténs nu omhandlade förslag skulle alltså innebära ett ökad behof af bostäder för ofvannämnda kategorier af betjante till ett antal af omkring 2,131. Härvid hade hänsyn icke tagits till att, såsom ofvan nämnts, jämväl de af kommittén föreslagna nya förrådsvakterna skulle erhålla fri bostad, men deras antal syntes åtminstone till en början icke blifva synnerligen stort.

Vidkommande bostadens storlek tillkommer det, enligt hvad kommittén i detta sammanhang anmärker (sid. 94), Kungl. Maj:t och järnvägsstyrelsen att härutinnan meddela bestämmelser. Vid sådant förhållande anser sig kommittén icke böra afgifva något förslag i berörda afseende, men uttalar sig kommittén för, att vaktmästare och kontorsbiträde måtte bibehålla den dem nu tillkommande förmånen att kunna erhålla två rum och kök, hvilken förmån enligt kommitténs mening borde kunna tillkomma jämväl stationskarlsförman på grund af den af honom intagna förmansställning. Däremot anser kommittén att öfriga ofvan omförmälda befattningshafvare — banvakter, stationskarlar, vagnsmörjare, vagn- och stallkarlar, förrådsvakter och portvakter å station af lägre klass än 1:a — borde åtnöjas med ett rum och kök.

Bostadens
storlek.

Med den fria bostaden skulle fortfarande vara förenad förmånen af fritt bränsle enligt af styrelsen fastställd stat.

Beträffande sättet för genomförande af ifrågavarande förslag uttalar sig kommittén (sid. 94) för att, i den mån lägenheter icke kunde beredas i af änke- och pupillkassan förhyrda hus, staten borde efterhand uppföra boställshus i den utsträckning, att behofvet af bostäder för samtliga betjante utaf ofvannämnda kategorier kunde i möjligaste mån tillgodoses. Med hänsyn till förslagets vidtomfattande ekonomiska innebörd skulle det emellertid härvidlag icke ifrågakomma att forcera

Sättet för för-
slagets
genomförande.

byggandet, utan skulle enligt kommitténs mening behöfvat efter hand fyllas efter en viss plan inom en tidsperiod af t. ex. tio år, därunder årligen borde af Riksdagen äskas anslag för ändamålet till lämpliga belopp. Skäl funnes emellertid, som talade för, att man redan under den närmaste tiden grepe sig an med planens genomförande, enär alla tecken tydde på, att kostnaderna för husbyggnader komme att stiga på grund af ökning i arbetspris, hvilket förhållande jämväl medförde högre hyror och däraf följande ökade kostnader för staten att hålla personalen med fria bostäder i förhyrda lägenheter. Uppförandet af boställshus skulle vidare ske i den ordning, att man först byggde å sådana platser, där behöfvat af bostäder vore störst t. ex. i de större städerna eller vid sådana stationer, där svårigheter mötte för personalen att själf skaffa sig bostäder. Innan behöfvat af bostäder blifvit på nämnda sätt fyllt, skulle, där så lämpligen kunde äga rum, bostäder förhyras, hvilket i många fall torde kunna ske sålunda att staten öfvertog vederbörandes hyreskontrakt. Endast för det fall att lämplig bostad in natura icke skulle kunna anskaffas, borde vederbörande erhålla ersättning för hyra och vedbrand.

Kostnads-
beräkning.

Hvad angår kostnaden för förslagets genomförande hade, meddelar kommittén, järnvägsstyrelsen, på begäran af kommittén, låtit verkställa beräkningar i berörda afseende å vederbörande distrikt. Dessa beräkningar gäfvu vid handen, att kostnaden för uppförande af bostäder åt befattningshafvare utaf ofvannämnda kategorier, hvilka nu saknade bostad in natura, kunde antagas uppgå till omkring 10,330,000 kronor. Härtill måste emellertid läggas den årliga kostnaden för bränsle enligt gällande bränslestat för ifrågavarande lägenheter, hvilken kostnad approximativt beräknats till omkring 188,670 kronor. Om å förstnämnda belopp, angifvande byggnadskostnaden, beräknades 6 procent såsom ränta och årlig underhållskostnad, utgörande 619,800 kronor, skulle kostnaden, för år räknadt, uppgå till omkring 808,470 kronor. Då härifrån droges sammanlagda beloppet af nu utgående hyresbidrag till de befattningshafvare, som på nu omförmälda sätt skulle tilldelas bostad in natura, hvilket belopp för år 1906 utgjorde omkring 275,670 kronor, skulle förslaget, fullt genomfördt, innebära en ökad utgift för staten af omkring 532,800 kronor om året.

Med hänsyn därtill, att nyssnämnda belopp, angifvande hyresbidraget, vore beräknadt efter 20 procent å *nuvarande* ordinarie arfvoden, men kommitténs förslag innebure dels betydande ökningsar i samma arfvoden, dels ock en afsevärd förhöjning af inkvarteringsprocenten, vore uppenbart, att förslaget om uppförande af bostäder för ifrågavarande

personal icke *i och för sig* kunde anses medföra omförmälda ökning af kostnaden för inkvarteringsförmånen för samma personal.

Då staten sålunda, yttrar kommittén vidare, vidtoge åtgärder för att bereda ifrågavarande betjante naturainkvartering, följde häraf med nödvändighet, att alla, som vore berättigade att erhålla fri bostad, borde, i den mån dylik kunde tilldelas dem, vara pliktiga att emottaga densamma. Såsom en öfvergångsbestämmelse borde emellertid stadgas, att de, som innan de nya föreskrifterna komme att tillämpas skaffat sig egna bostäder eller hyrt bostäder på längre tid eller af annan orsak vore bundna vid sina bostäder, kunde befrias från skyldigheten att emottaga af staten tillhandahållna lägenheter och i stället erhålla hyresersättning. Äfven för framtiden borde emellertid undantagsvis på grund af särskilda omständigheter kunna efter styrelsens eller vederbörande distriktsmyndighets bepröfvande medgifvas befrielse från ifrågavarande skyldighet.

Skyldighet
att mottaga
bostad.

Kommittén uttalar sig i detta sammanhang om frågan, i hvad mån kommitténs förevarande förslag skulle komma att inverka på den s. k. egnahemsrörelsen.

Förslagets in-
verkan å
frågan om
egna hem.

Med hänsyn till, å ena sidan, att genomförandet utaf kommitténs ifrågavarande förslag af ekonomiska skäl endast syntes kunna ske på det sätt att boställshus, gemensamma för flera familjer, uppfördes, och, å den andra, att förslaget innebure skyldighet för vederbörande befattningshafvare att emottaga erbjuden lägenhet i dylikt boställshus, hade, meddelar kommittén, inom densamma gjorts gällande betänkligheter mot förslaget från den synpunkten, att därigenom den s. k. egnahemsrörelsen, hvad statens järnvägars ifrågavarande personal anginge, komme att motverkas. Ehuru kommittén till fullo uppskattade den sociala betydelsen af ifrågavarande sträfvanden, hade kommittén emellertid ansett det af kommittén framlagda förslaget i stort sedt medföra så stora fördelar, att kommittén icke funnit sig kunna taga hänsyn till berörda synpunkt. Till en början kunde anmärkas, att, med afseende å förhållandena vid statens järnvägar, det måste anses vara från tjänstens synpunkt olämpligt, om den personal, hvarom nu vore fråga, skulle i större utsträckning skaffa sig egna bostäder och därigenom blifva fastlåst å vissa platser. Genom ett sådant förhållande skulle helt visst svårigheter ofta uppkomma såväl vid transporter som vid befordringar. Därtill komme, att de fall, då befattningshafvare inom de kategorier, hvarom nu vore fråga, nämligen betjäningsspersonalen i de lägsta ordinarie graderna, skulle komma i tillfälle att skaffa sig egen bostad kunde antagas blifva allt för fåtaliga, särskildt vid alla större platser med höga tomtpris och byggnadskostnader,

för att man af hänsyn till dylika undantag skulle afstå från eller rubba ett system, som, oafsedt detsammas lämplighet från tjänstesynpunkt, för det stora flertalet befattningshafvare måste anses medföra en afsevärd förmån. För öfrigt komme alltid för dem, hvilka befordrades till sådan högre befattning, att de enligt kommitténs förslag blefve tilldelade kontant hyresersättning, exempelvis då stationskarlar öfverginge till tåg-tjänst, möjlighet förefinnas att skaffa sig egna hem.

Bostad in-
natura åt be-
tjante inom
högre grader

Förutom ofvannämnda betjante, åt hvilka samtliga staten skulle efter hand anskaffa bostäder hufvudsakligen genom uppförande af boställshus och hvilka skulle i regeln vara pliktiga att emottaga tillhandahållen tjänstebostad, borde enligt kommitténs mening jämväl en del betjante inom högre aflöningsgrader på grund af beskaffenheten af deras tjänstgöring erhålla naturainkvartering efter hufvudsakligen enahanda grunder, som stadgades i 9 § i nu gällande aflöningsreglemente. Till denna kategori skulle höra dels följande i nämnda stadgande omförmälda betjante, hvilka, där styrelsen funne sådant vara för järnvägs- trafikken behöfligt, kunde erhålla fri bostad i järnvägens egna eller i närheten af tjänstgöringsplatsen förhyrda lägenheter, nämligen *lokomotivmästare*, *stationsmästare*, *maskinist*, *vagnförman* och *banmästare* dels ock innehafvare af följande befattningar nämligen: *vagnmästare*, *öfverbanmästare*, *trädgårdsmästare*, *stationsmästare å bangård*, *förrådsmästare*, *stallförman*, *förrådsförman* samt *maskin- och pannskötare*, af hvilka de fem sistnämnda vore af kommittén föreslagna nya befattningar. Beträffande sättet för anordnandet af bostadsfrågan för nu omförmälda betjante har kommittén tänkt sig, att staten åtminstone till en början icke skulle taga dem i beräkning vid uppförande af bostäder, utan skulle de tills vidare kunna inrymmas i förhyrda lägenheter eller ock tilldelas hyresersättning. Därest emellertid lämplig bostad skulle kunna beredas sistnämnda befattningshafvare i de af staten uppförda boställshus, borde jämväl de kännas skyldiga att emottaga densamma.

Vidkommande bostadens storlek för ifrågavarande betjante har kommittén ansett, att, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med hvad nu äger rum beträffande de i gällande lönestat upptagna befattningar, tre rum och kök skulle kunna tillkomma lokomotivmästare, vagnmästare, öfverbanmästare och stationsmästare å station, två rum och kök maskinist, stationsmästare å bangård, trädgårdsmästare, förrådsmästare, banmästare, vagnförman, stallförman och förrådsförman samt ett rum och kök maskin- och pannskötare.

I fråga om sistnämnda befattningshafvare, hvilken grupp skulle innefatta flertalet af de nuvarande maskinisterna, erinrar kommittén, att dessa enligt nu gällande bestämmelser kunna erhålla två rum och kök. Vid sådant förhållande är, påpekar kommittén, uppenbart, att kommitténs uttalande i berörda afseende icke innebär, att de maskinister, som för närvarande innehafva en lägenhet om två rum och kök, skulle lida någon inskränkning härutinnan.

Af skäl, som kommittén å sid. 98 och 99 angifvit, finner sig kommittén icke böra föreslå någon ändring i det förhållande, som nu äger rum därutinnan att tågpersonalen, nämligen lokomotivförare, eldare, öfverkonduktörer, konduktörer och packmästare, i regeln icke erhåller fri bostad.

Kommittén, som föreslår *dels* en omorganisation af tågpersonalen vid trafikafdelningen sålunda att densamma uppdelas i tågmästare och konduktörer, till hvilken senare grupp skulle hänföras de nuvarande packmästarna, *dels ock* inrättande af en ny kategori af tågpersonal, nämligen vagnskötare, håller alltså före, att kontant hyresersättning bör i allmänhet utgå till såväl nyssnämnda befattningshafvare vid trafikafdelningen som lokomotivförare och eldare. Detsamma skulle också enligt kommitténs mening gälla sådana manliga kontorsbiträden, som hafva inre tjänstgöring, äfvensom kvinnliga kontorsbiträden.

I detta sammanhang erinrar kommittén, hurusom i § 9 af gällande afföningsreglemente, i hvilket stadgande uppräknas de befattningshafvare, som kunna erhålla inkvartering i järnvägens egna eller i närheten af tjänstgöringsplatsen belägna, för ändamålet förhyrda lägenheter, finnes föreskrifvet, att där lokala förhållanden gjorde sådant nödigt eller lämpligt, kunde fri bostad uti *järnvägens egna hus* tillkomma jämväl öfriga befattningshafvare. Kommitténs förslag till hyresersättning för viss personal afser icke att inskränka denna järnvägsförvaltningens befogenhet att under vissa omständigheter låta äfven sådan personal, som i regeln skulle erhålla hyresbidrag, komma i åtnjutande af naturainkvartering. Tvärtom har kommittén ansett sig kunna förorda, att nämnda befogenhet finge utsträckas att gälla äfven i sådana fall, då järnvägsförvaltningen förhyrt ett helt hus för beredande af bostad in natura åt sådan personal, som borde erhålla denna förmån. Inom kommittén hade nämligen upplysts, att det understundom befunnits önskvärdt att i dylika boställshus kunna bereda fria bostäder äfven åt exempelvis tågpersonal, men att den nuvarande lydelsen af ifrågasvarande stadgande lade hinder i vägen härför. Därjämte hade uppvisats fall, då hinder mött att kunna disponera samtliga lägenheter i

dylika hus för sådan personals räkning, som företrädesvis skulle erhålla naturainkvartering.

Skyldighet att
mottaga
tjänstebostad.

Till förekommande däraf att af staten uppförda eller förhyrda bostäder komme att stå odisponerade, borde enligt kommitténs åsikt jämväl sådan personal, som skulle erhålla hyresersättning i stället för bostad in natura, kännas pliktig att, mot afstående af hyresersättningen, i enlighet med förut angifna grunder emottaga erbjuden lägenhet af oförmälda slag, detta dock endast under den förutsättning att vederbörande icke förut vore bundna vid annan bostad. Härvid borde, i likhet med hvad nu är fallet, lokomotivförare, konduktör och kontorsbiträde kunna tilldelas 2 rum och kök, hvilket antal rum äfven syntes kommittén böra tillkomma innehafvare af den utaf kommittén föreslagna nya befattningen tågmästare, hvaremot eldare och vagnskötare skulle åtnöjas med ett rum och kök.

Gradering af
hyres-
ersättning.

Beträffande beloppet af hyresersättningen, hvilken för närvarande för all personal vid distrikten utgår med 20 procent af arfvodet, föreslår kommittén en förändring härutinnan i den riktning, att beloppet bestämmes olika å olika orter.

Till stöd härför erinrar kommittén, hurusom en af de synpunkter, som varit för kommittén bestämmande vid framläggande af förslaget om ordnande af betjäningens bostadsförhållanden, hade varit den att söka åstadkomma ett rättvisare förhållande emellan nämnda personal i aflöningshänseende än hvad som nu äger rum till följd af det förhållande, att det nuvarande hyresbidraget, 20 procent af arfvodet, å många orter icke är tillräckligt för gäldande af kostnaden för hyra och vedbrand. Ifrågavarande syftemål vunnes emellertid, säger kommittén, endast till en del genom de af kommittén föreslagna åtgärder, eftersom nämligen äfven enligt kommitténs förslag en stor grupp af betjäningsspersonal allt framgent komme att åtnjuta hyresersättning i stället för inkvartering in natura, och det vore tydligt, att å sådana platser, där hyresersättningen kanske icke på långt när räckte till hyra och vedbrand, skulle denna personal blifva jämförelsevis sämre ställd än annan å samma platser boende personal, som åtnjöte naturainkvartering. Härtill komme en annan omständighet, som gjorde, att med det nuvarande systemet i fråga om hyresbidraget, i enlighet hvarmed detsamma utginge lika å alla orter, ett missförhållande i aflöningshänseende uppkomme jämväl mellan den personal inbördes, som åtnjöte hyresbidrag. Af den utredning rörande värdet af naturainkvartering, bestående af ett rum och kök jämte vedbrand enligt gällande stat, som återfunnes i bilagan till Kungl. Maj:ts proposition

till 1905 års Riksdag, sjätte hufvudtiteln, sid. 167 och följande, framginge nämligen, att omförmälda värde växlade högst betydligt å de skilda orter, där järnvägspersonal vore placerad.

Af denna utredning framginge, att medan värdet af en bostad, bestående af ett rum och kök jämte vedbrand, å de dyraste orterna såsom t. ex. Stockholm med trakten däromkring och Kiruna kunde uppskattas till något öfver 400 kronor, uppginge samma värde å de billigaste orterna till allenast omkring 100 kronor.

Vid sådant förhållande vore det, framhåller kommittén, uppenbart, att en befattningshafvare, som vore placerad å en ort med dyra hyres- och vedpriser vore betydligt sämre ställd i aflöningshänseende än en hans kamrat med samma kontanta arfvode å en billigare plats, och denna orättvisa blefve tydligen kännbarare ju lägre aflöningarna vore. För utjämning af nu omförmälda missförhållanden syntes icke erbjuda sig annan utväg än att bestämma hyresersättningen olika å olika orter, och kommittén för sin del tvekade icke att, för åstadkommande af ett i möjligaste mån rättvist aflöningsystem, inslå på denna väg.

Kommitténs förslag i förevarande afseende innebär, att *ersättning för bostad och bränsle*, såsom kommittén anser ifrågavarande aflöningsform böra benämnas, må utgå med 20, 25, 30, 35 och 40 procent af det ordinarie arfvodet, allt efter den ort, där vederbörande är placerad, dock med iakttagande däraf att densamma icke må öfverskrida vissa i aflöningsreglementet angifna maximibelopp. Åt Kungl. Maj:t borde öfverlämnas att efter af järnvägsstyrelsen hvar femte år verkställd utredning bestämma, å hvilka orter de olika procentsatserna skulle tillämpas, dock att äfven under löpande femårsperiod ändring härutinnan skulle kunna göras, där särskilda omständigheter sådant påkallade.

I fråga om det sålunda framlagda förslaget får jag under hänvisning i öfrigt till den motivering för detsamma, som förekommer å sid. 100—107 i betänkandet, redogöra för en del af kommittén anförda synpunkter, som kunna tjäna till ledning vid bedömande af förslaget.

Hvad då först angår den lägsta hyresersättningen, 20 procent af arfvodet, framhåller kommittén (sid. 103), att densamma å de billigaste orterna skulle kunna antagas något öfverstiga kostnaden för ett rum jämte bränsle. Då emellertid det ofvan framställda förslaget om utsträckning af bostadsförmånen för de lägst aflönade betjante skulle medföra, att alla de, som vore berättigade till allenast ett rum och kök med undantag af kvinnliga kontorsbiträden, eldarna samt vagnskötarna, skulle efter hand erhålla bostad in natura, hade kommittén ansett sig kunna bortse från ofvan anmärkta förhållande, och detta så mycket hellre

som ett förslag att bestämma hyresersättningen till lägre procent än den nuvarande helt visst skulle gifva anledning till misstämning bland personalen. I fråga om öfriga betjante hade kommittén vid bestämmande af hyresersättningsprocenten tagit särskild hänsyn till lokomotivförarna, trafikafdelningens tågpersonal samt de kontorsbiträden, hvilka, på sätt ofvau nämnts, icke ansetts böra erhålla naturainkvartering, eftersom nämligen andra betjäningsgrupper med högre aflöning skulle enligt kommitténs förslag i regeln åtnjuta bostad in natura. Då i enlighet med hvad förut omförmålt större delen af den personal, i fråga om hvilken det sålunda företrädesvis gällde att bestämma beloppet af hyresersättning, enligt kommitténs mening borde erhålla två rum och kök, samt nämnda personal i regeln vore placerad i städer eller å andra större platser med dyrare hyrespriser, syntes det kommittén som om en hyresersättning af 20 procent å arfvodet vore det minsta, som kunde ifrågasättas.

Beträffande den föreslagna maximiprocenten skulle densamma, enligt hvad en i betänkandet, sid. 108—114, intagen tabell rörande priset å ett rum och kök jämte vedbrand utvisade, icke fullt motsvara värdet af nämnda förmån å de allra dyraste orterna, om man exempelvis utginge från ett lägsta arvode af 900 kronor för kontorsbiträden och konduktörer. Ännu mindre skulle en till nämnda procent af begynnelsearfvodet bestämd procent förslå till att å berörda platser betäcka kostnaden för två rum och kök jämte vedbrand, hvilken bostadsförmån, såsom nyss nämnts, ansetts böra tillkomma det öfvervägande antalet af den personal, för hvilken hyresersättning borde utgå. Emellertid hade kommittén icke ansett sig kunna föreslå en högre procent, då kommittén velat undvika en alltför stor ändring i nu gällande förhållande mellan ordinarie arvode och hyresbidrag.

I detta sammanhang anmärker kommittén, att, enligt hvad som framginge af den såsom bilaga till kommitténs betänkande fogade P. M. angående aflöningsförhållanden vid en del utländska statsbanor, hyresersättning vid de finska statsbanorna utginge å de dyraste orterna med icke mindre än 75 procent af det ordinarie arfvodet.

Kommittén upptager vidare till bemötande en invändning, som skulle kunna framställas emot förenämnda sätt att bestämma hyresersättningen eller till viss procent utaf arfvodet, nämligen, att då bostad af en viss storlek skulle tillkomma innehafvarna af de särskilda befattningarna utan särskild hänsyn till beloppet af det till vederbörande utgående arvode, innebure det en oegentlighet, att hyresersättningen växte i den mån vederbörande erhöle löneförhöjning. Kommittén kunde dock icke finna det vara annat än med rättvisa och billighet öfverens-

stämmande, att en befattningshafvare, i den mån hans aflöning ökades, sattes i tillfälle att skaffa sig förbättrade bostadsförhållanden, helst, såsom ofvan framhållits, kommittén icke ansett sig kunna föreslå en hyresersättningsprocent, som, beräknad å begynnelsearfvodet, för flertalet till hyresersättning berättigade befattningshafvare räckte till att å de dyraste orterna betäcka kostnaden för en bostad af den storlek jämte vedbrand, som ansetts böra tillkomma vederbörande.

Till förebyggande därpå att en på förenämnda sätt bestämd hyresersättning i de högsta aflöningsgraderna skulle komma att i afsevärd mån öfverstiga värdet af den bostadsförmån, hvartill vederbörande ansetts berättigad, har kommittén, såsom ofvan blifvit antydt, föreslagit, att hyresersättningen icke finge öfverstiga ett visst maximibelopp. Med stöd af dels en utredning rörande bostadspriser å olika orter i riket år 1906, hvilken förekommer i tredje häftet för år 1906 af meddelanden från kommerskollegii afdelning för arbetsstatistik, sid. 374—401, och dels den här i Stockholm utkommande »hyreslistan» samt öfriga kända förhållanden borde detta maximibelopp enligt kommitténs åsikt fastställas på följande sätt: för stationerna inom Stockholm och i dess omedelbara närhet äfvensom Kiruna skulle hyresersättningen högst kunna utgöra, allt efter som vederbörande kunna erhålla ett, två eller tre rum och kök jämte bränsle, resp. 400, 650 och 850 kronor. Å öfriga stationer borde maximum utgöra resp. 350, 550 och 700 kronor.

I fråga om utbetalningen af ersättningen för bostad och bränsle framhåller kommittén såsom lämpligt, att nämnda ersättning utbetalades kvartalsvis samtidigt med att personalen erhöle sin aflöning för den sista månaden i hvarje kvartal och sålunda komme personalen till handa kort före den tid, då hyra plägade erläggas.

På grundvalen af den utredning rörande värdet af naturainkvartering, bestående af ett rum och kök jämte vedbrand enligt gällande bränslestat, som, på sätt ofvan omförmälts, åberopats i Kungl. Maj:ts proposition till 1905 års riksdag, sjätte hufvudtiteln, har kommittén uppgjort en tabell, innefattande indelning af stationerna med hänsyn till de af kommittén föreslagna olika procentsatserna för hyresersättningen. Tabellen återfinnes å sid. 108—114 i betänkandet.

Kommittén har därvid för gruppering af stationerna väsentligen rättat sig efter den i nyssnämnda utredning förekommande värdering, hvilken grundar sig å från vederbörande linjebefäl under år 1904 införskaffade upplysningar. Emellertid har kommittén, enligt hvad den meddelar å sid. 106, i en del fall icke ansett sig kunna strängt följa nämnda värdering utan jämväl i ifrågavarande afseende tagit hänsyn

till dels den i förut omnämnda meddelanden från kommerskollegii afdelning för arbetsstatistik förekommande utredning rörande bostadspriser å olika orter i riket år 1906 och dels vissa särskilda förhållanden.

Beträffande dessa afvikelser äfvensom de skiljaktigheter, som förekomma emellan nyssberörda två utredningar angående hyrespriser, får jag hänvisa till hvad kommittén härutinnan anført å sid. 106 och 107.

Inkvarterings-
förmånen
för tjänste-
män.

Jag öfvergår härmed till redogörelse för kommitténs förslag till ordnande af inkvarteringsförmånen för de befattningshafvare, som enligt gällande bestämmelser räknas till tjänstemännen.

Enligt gällande bestämmelser kan i regeln allt linjebefäl erhålla bostad in natura. I verkligheten är också, enligt hvad kommittén meddelar å sid. 195, de allra flesta tjänstemän, som enligt 9 § i gällande aflöningsreglemente *kunna* erhålla fri bostad, i åtnjutande af nämnda förmån. Så är förhållandet med samtliga afdelningsföreståndare utom en (en bandirektör f. o. m. den 1 oktober 1906), alla trafikinspektörer, baningenjörer, stationsinspektorer, byråassistenter, underinspektorer och expeditiönsföreståndare å biljettexpedition. I fråga om öfriga tjänstemän, tillhörande ifrågavarande kategori, åtnjutes inkvartering in natura bland 8 maskiningenjörer af 6, bland 7 maskininspektorer af 5 samt bland 78 förste stationsskrifvare å station af 2:a eller 3:e klass af 64.

Följande tjänstemän å distrikten kunna endast under de i 9 § i aflöningsreglementet angifna särskilda förhållanden erhålla inkvartering in natura, nämligen distriktssekreterare, distriktskassör, verkstadskamrerare, förrådsförvaltare, verkmästare, telegrafinspektör, expeditiönsföreståndare å annan expedition än biljettexpedition, underingenjör och ritare, bokhållare, telegrafist, förste stationsskrifvare å 1:a klassens station, manlig kontorsskrifvare, stationsskrifvare och kvinnlig kontorsskrifvare. Af dessa tjänstemän åtnjuter endast ett fåtal fri bostad. Nämnda förmån tillkommer sålunda exempelvis bland 308 stationsskrifvare allenast 13.

Kommittén, som, på sätt nämnts, i fråga om den del af personalen, hvilken räknas till betjäningen, föreslagit en afsevärd utsträckning utaf förmånen att erhålla inkvartering in natura, har icke ansett sig böra, hvad tjänstemännen å distrikten angår, ifrågasätta några afsevärda förändringar uti hvad som för närvarande gäller i berörda afseende. Å ena sidan föreligger enligt kommitténs mening intet skäl att för de kategorier af tjänstemän, hvilka nu äro i åtnjutande af fri bostad, inskränka nämnda förmån, och å den andra sidan synes kommittén ingen anled-

ning vara för handen att, utom i ett par fall, tilldela någon eller några af öfriga tjänstemannagrupper naturainkvartering aunnat än i de undantagsfall, hvarom i 9 § i aflöningsreglementet omförmäles.

Beträffande skyldighet för befattningshafvare i allmänhet att emottaga erbjuden tjänstebostad samt om rättighet för järnvägsförvaltningen att bereda sådan personal, som i regeln icke skulle kunna erhålla inkvartering in natura, denna förmån äfven i af statsbaneförvaltningen förhyrda hus, böra enligt kommitténs mening samma regler gälla för tjänstemännen som dem, hvilka kommittén föreslagit i fråga om be-
tjänningen.

I fråga om de här ofvan antydda fallen, då kommittén ansett sig böra föreslå en utsträckning af förmånen af naturainkvartering till sådana tjänstemannakategorier, som nu i regeln icke äro i åtnjutande däraf, berör kommittén först frågan om inkvartering för förste stations-skrifvare å 1:a klassens station, hvilka för närvarande i allmänhet icke kunna erhålla bostad in natura. Anledningen till nämnda anordning antager kommittén hafva varit, att man utgått därifrån, att nämnda befattningshafvare å 1:a klassens stationer icke skulle komma att utföra sådan tjänstgöring, att de behöfde vara boende i närheten af tjänstgöringsorten. Då emellertid, enligt hvad inom kommittén upplysts, en del förste stationsskrifvare å 1:a klassens stationer är tilldelad antingen yttertjänst eller tjänstgöring å biljettexpedition och sålunda lika väl som 1:e stationsskrifvare å 2:a och 3:e klassens stationer eller expeditionsföreståndare å biljettexpedition är i behof af bostad in natura, böra enligt kommitténs åsikt förste stationsskrifvare å 1:a klassens station, som tjänstgöra antingen å stationsinspektorens expedition och regelbundet användas i yttre tjänstgöring eller å biljettexpeditionen, i afseende å förmånen af fri bostad likställas med förste stationsskrifvare å 2:a och 3:e klassens stationer.

Hvad vidare angår det lägre befälet å maskinafdelningen, kan maskininsektor tilldelas bostad in natura, under det att den med honom i öfrigt i aflöningshänseende likställda verkmästaren, i motsats till hvad förhållandet varit före 1897 års lönereglering, i regeln är i saknad af nämnda förmån. Då emellertid tjänsteman, som utförde verkmästarsyssla i statens järnvägars verkstäder, borde vara där tillstädes under den tid, verkstaden vore i gång, samt äfven å andra tider vara lätt att anträffa, och det sålunda från tjänstens synpunkt måste anses fördelaktigt, att han hade sin bostad i närheten af verkstaden, finner kommittén dylik tjänsteman böra i afseende å inkvarteringen likställas med maskininsektor och föreslår därför ändring i hithörande

bestämmelser uti ifrågavarande afseende. Jag vill i detta sammanhang framhålla, att kommitténs aflöningsförslag innefattar en sammanslagning af nu omförmälda båda befattningar till en grupp under den gemensamma benämningen maskininspektör.

Under erinran om sitt förslag om inrättande af nya tjänstebefattningar å distrikten under benämningen telegrafingenjörer, hvilka i aflöningshänseende skulle vara likställda med ban- och maskiningenjörer, uttalar sig kommittén slutligen för att, då jämväl dessa nya befattningshafvares tjänstgöring i hufvudsak kunde jämföras med nyssnämnda ingenjörers, de måtte kunna erhålla fri bostad.

I afseende å frågan om ersättning för bostad och bränsle åt tjänstemännen vid distrikten framhåller kommittén (sid. 197), att de skäl, som föranledt kommittén att i fråga om betjäningen framlägga förslaget om en till olika procent af det ordinarie arfvodet graderad dylik ersättning, hade i stort sedt tillämplighet jämväl beträffande tjänstemännen. Till en början kunde erinras, att med de uppdrifna hyrespris, som numera i en del större städer vore rådande, gällde äfven för de tjänstemän, för hvilka naturainkvartering icke ansåges böra ifrågakomma, att hyresbidraget enligt nu gällande regler, och detta jämväl hvad anginge tjänstemän i högre aflöningsgrader, ofta icke på långt när räckte till att bekosta en dräglig bostad jämte vedbrand. Här emot kunde visserligen erinras, att inom andra grenar af statsförvaltningen, där hyresbidrag förekomme bland aflöningsförmånerna, det aldrig varit afsedt, att detta bidrag skulle till fullo täcka kostnaden för hyra och bränsle utan allenast, såsom namnet antydde, utgöra ett bidrag härtill. Denna invändning syntes kommittén emellertid icke äga giltighet beträffande förhållandena vid statens järnvägars linjeförvaltning, där, såsom framginge af det föregående, förmånen af fri bostad jämte vedbrand förekomme i mycket stor omfattning. Af 987 enligt 1906 års arfvodesstat å distrikten upptagna tjänstemannabefattningar vore icke mindre än 365 eller 37 procent tillerkända nämnda förmån. En rättvis reglering af löneförhållandena emellan olika kategorier af ifrågavarande personal kunde sålunda enligt kommitténs åsikt endast vinnas genom att bestämma den kontanta hyresersättningen så, att densamma åtminstone tillnärmelsevis motsvarade värdet af en bostad af den storlek, som ansåges böra tillkomma vederbörande i förhållande till hvars och ens tjänstegrad, jämte vedbrand.

Ett annat lika kraftigt skäl för ett förslag i förenämnda riktning syntes kommittén föreligga i den af kommittén vid behandlingen af betjäningens inkvarteringsförhållanden påvisade stora skillnaden i hyres-

pris å olika orter, hvilken skillnad kunde antagas i lika hög grad gälla större som mindre lägenheter. I detta afseende innebure förslaget, såsom förut framhållits, att söka i möjligaste mån åstadkomma likställighet i aflöningshänseende mellan å olika orter stationerade innehafvare af samma befattningar eller befattningar med ungefär samma ordinarie arfvode. Då kommittén icke hade för afsikt att för tjänstemännen föreslå något dyrortstillägg, vore det enligt kommitténs mening af så mycket större vikt, att en utjämning med hänsyn till skillnaden i lefnadskostnader å olika tjänstgöringsorter ägde rum genom reglering af hyresersättningen.

Kommittén har alltså föreslagit, att en dylik reglering måtte äga rum för tjänstemännen efter enahanda grunder, som förut angifvits beträffande betjäningen eller sålunda, att ersättning för bostad och bränsle finge utgå med 20, 25, 30, 35 och 40 procent af det ordinarie arfvodet. Med hänsyn därtill att det stora flertalet af de högre aflönade linjetjänstemännen, på sätt ofvan visats, vore i åtnjutande af inkvartering in natura, komme den sålunda föreslagna regleringen hufvudsakligen de stora grupperna af *lägre* tjänstemän, nämligen underingenjörer och ritare, bokhållare, stationsskrifvare och kontorsskrifvare tillgodo.

Vidkommande stationernas uppdelning i grupper, allteftersom med hänsyn till hyrespris de olika procenttalen för hyresersättningen skulle komma att tillämpas, borde enligt kommitténs mening enahanda regler gälla för tjänstemän som för betjante; och hänvisar kommittén i berörda afseende till den af kommittén förslagsvis uppgjorda tabellen. Af densamma framgår, att de högsta procentsatserna för hyresersättningen, 40, 35 och 30 procent, skulle ifrågakomma endast å ett jämförelsevis ringa antal stationer, under det att å det stora flertalet stationer en hyresersättning af 25 å 20 procent skulle komma att utgå. Härvid erinrar dock kommittén, att å en stor del af de i tabellen förekommande småstationerna endast betjäning är placerad.

I sitt förslag beträffande betjäningen har kommittén — till förbyggande därpå att en till viss procent af arfvodet bestämd hyresersättning skulle komma att öfverstiga värdet af en i förhållande till vederbörandes tjänsteställning skäligen tillmätt bostad jämte vedbrand — funnit sig böra föreslå vissa bestämda maximibelopp för hyresersättningen. Vidkommande tjänstemännen anför kommittén i sådant afseende följande.

För fastställande af dylika maximibelopp borde i främsta rummet hänsyn tagas till storleken af den bostad, som kunde tillkomma vederbörande befattningshafvare. Beträffande såväl de tjänstemän, hvilka i regeln

skulle kunna erhålla bostad in natura, som ock en del af de tjänstemän, för hvilka ersättning för bostad och bränsle skulle ifrågakomma, hade, såsom här ofvan omnämnts, föreskrifter i berörda afseende meddelats genom nådiga brefvet den 23 december 1880 samt i anslutning därtill utfärdade bestämmelser; och funne sig kommittén icke böra ifrågasätta annan ändring uti hvad sålunda föreskrifvits än som betingades af vissa utaf kommittén föreslagna uppdelningar af en del befattningar. Sålunda borde enligt kommitténs mening ban- och maskiningenjörer af 1:a klass samt trafikinspektörer af 1:a klass kunna tilldelas 6 rum och kök, men innehafvare af motsvarande befattningar af 2:a klass åtnöjas med 5 rum och kök. Nuvarande tjänsteinnehafvare, som vore att hänföra till sistnämnda grupp och som redan innehade större tjänstebostad än nyss nämnts, borde emellertid icke lida någon minskning i sin in-kvarteringsförmån. Vidkommande öfriga distriktstjänstemän, som icke i regel kunde erhålla bostad in natura och till hvilka enligt kommitténs förslag ersättning för bostad och bränsle skulle utgå, saknades för närvarande bestämmelser uti omförmälda afseende.

Under erinran därom, att det tillkomme Kungl. Maj:t och järnvägsstyrelsen att bestämma bostadens storlek för befattningshafvare vid statens järnvägar, har emellertid kommittén, å sid. 200, i och för upplysning rörande de maximibelopp, som enligt kommitténs förslag skulle såsom hyresersättning tillkomma de särskilda tjänstemännen, redogjort för sin uppfattning härutinnan.

Enligt kommitténs mening skulle alltså en bostad af högst fem rum och kök beräknas för distriktssekreterare, förrådsförvaltare, distriktskamrerare (verkstadskamrerare) och distriktskassör. Högst fyra rum och kök skulle, i likhet med hvad som nu gällde, beräknas för telegrafinspektör, expeditiönsföreståndare och förste stationsskrifvare samt dessutom för förste bokhållare (ny befattning), bokhållare, förste telegrafist (ny befattning) och underingenjör. För stationsskrifvare, telegrafist, manlig kontorsskrifvare och ritare skulle, enligt hvad som nu ägde rum för den förstnämnde, beräknas tre rum och kök samt slutligen för kvinnlig kontorsskrifvare ett rum och kök.

Liksom kommittén i fråga om betjäningens hyresersättning föreslagit olika maximibelopp för, å ena sidan, de allra dyraste orterna eller stationerna inom eller närmast intill Stockholm samt Kiruna, och, å andra sidan, öfriga orter, gör kommittén enahanda uppdelning beträffande tjänstemännen. Kommitténs förslag i berörda afseende ter sig på följande sätt:

Maximibeloppet af ersättning till tjänstemän för bostad och bränsle utgör:

a) å stationer, tillhörande grupp A (där ifrågavarande ersättning kan utgå med 40 % af arfvodet):

för tjänstemän, hvilka beräknas kunna erhålla högst 6 rum o. kök, kr.	1,800
» » » » » » » 5 » » » »	1,500
» » » » » » » 4 » » » »	1,100
» » » » » » » 3 » » » »	850
» » » » » » » 1 » » » »	400

b) å öfriga stationer:

för tjänstemän, hvilka beräknas kunna erhålla högst 6 rum o. kök, kr.	1,500
» » » » » » » 5 » » » »	1,200
» » » » » » » 4 » » » »	900
» » » » » » » 3 » » » »	700
» » » » » » » 1 » » » »	350

För bedömande af innebörden utaf det ofvan framlagda förslaget i fråga om ersättning för bostad och bränsle åt tjänstemän måste naturligen, yttrar kommittén, i detta sammanhang hänsyn tagas till det för de särskilda befattningshafvarna föreslagna ordinarie arfvodet, därå förenämnda procenttal borde beräknas. Hvad då särskildt anginge de lägst aflönade kategorierna af manliga tjänstemän, nämligen stationsskrifvare, kontorsskrifvare och ritare, hvilka utgjorde det öfvervägande flertalet af de tjänstemän, för hvilka ifrågavarande ersättning skulle utgå, hade kommittén för dessa befattningshafvare tänkt sig ett arfvode af lägst 1,500 och högst 2,700 kronor. Med hänsyn hertill komme nog, i likhet med hvad kommittén anmärkt beträffande betjäningens hyresersättning, den på förenämnda sätt bestämda ersättningen icke att, medan vederbörande befunne sig i lägsta lönegraden, räcka till för bekostande af en lägenhet af den storlek, som för vederbörande beräknats, jämte vedbrand. Då emellertid ifrågavarande befattningshafvare blefve ordinarie vid mycket unga år, syntes de näppeligen kunna göra anspråk på, att staten omedelbart skulle sätta dem i tillfälle att anskaffa en så stor bostad. I fråga om de ofvan angifna maximibeloppen skulle den anmärkning kunna göras, att ingen gradation i afseende å desamma förekomme å stationer, tillhörande grupperna B—E i oförmälda tabell, å hvilka dock hyresersättningsprocenten växlade mellan 35 och 20. Då emellertid, hvad särskildt anginge nyssnämnda talrika grupp af tjänstemän, hyresersättningen, äfven beräknad å högsta arfvodet, icke komme att å stationer, där en dylik ersättning af 20

eller 25 procent skulle utgå, stiga till det fastställda maximibeloppet, 700 kronor, komme i allt fall en gradation att äga rum.

Sammanfattning af kommitténs förslag rörande inkvarteringsförmånen.

Jag anser mig här böra meddela en sammanfattning af de utaf kommittén framställda åsikter rörande ordnande af inkvarteringsförmånen för befattningshafvare å distrikten. För fullständigt bedömande af kommitténs förslag finner jag mig därvid böra redogöra för kommitténs uppfattning äfven i de afseenden, i hvilka det, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med hvad nu äger rum, skulle tillkomma Kungl. Maj:t eller järnvägsstyrelsen att meddela närmare föreskrifter.

Hvad till en början angår förmånen af fri bostad jämte bränsle, har kommittén uttalat sig för:

att i aflöningsreglementet måtte meddelas bestämmelse af innebörd att förmånen af fri bostad uti järnvägens egna eller förhyrda lägenheter finge, där järnvägsstyrelsen funne sådant vara för järnvägstrafiken behöfligt, tillkomma *dels* följande tjänstemän vid distrikten, nämligen: distriktschef, ban- och maskindirektör, ban-, maskin- och telegrafingenjör, trafikinspektör, öfverinspektör, maskininspektör, byråassistent, stationsinspektör, underinspektör, expeditionsföreståndare för biljettexpedition, förste stationsskrifvare å station af 2:a eller 3:e klass äfvensom dylik befattningshafvare å station af högre klass, som tjänstgör antingen å stationsinspektors expedition och regelbundet användes i yttre tjänstgöring eller å biljettexpedition, *dels ock* samtliga befattningshafvare vid distrikten, tillhörande nuvarande betjäningsklass, med undantag af lokomotivförare, tågmästare, ogift manligt kontorsbiträde samt gift manligt kontorsbiträde, som har inre tjänstgöring, konduktör, eldare, vagnskötare och kvinnligt kontorsbiträde;

att åtgärder måtte vidtagas för att, såvidt möjligt, bereda ej mindre *samtliga* befattningshafvare, tillhörande den lägst aflönade betjäningsgruppen, med undantag af kvinnliga kontorsbiträden, än äfven alla portvakter å 1:a klassens stationer och de, som i nämnda egenskap tjänstgöra vid verkstäder, stationskarlsförmän samt gifta kontorsbiträden, som hafva yttre tjänstgöring, fria bostäder antingen uti genom statens järnvägars försorg uppförda eller ock i af statsbaneförvaltningen förhyrda hus eller, i den mån icke någon af dessa utvägar kunde anlitas, genom förhyrande af enskilda lägenheter;

att föreskrift i aflöningsreglementet måtte meddelas därom, att de tjänstemän, som här ofvan icke nämnts bland dem, som skulle erhålla bostad in natura, äfvensom de betjante, i fråga om hvilka på sätt ofvan nämnts undantag stadgats beträffande förmånen att erhålla in-

kvartering in natura, finge, där lokala förhållanden gjorde sådant nödigt eller lämpligt, beredas fri bostad i järnvägens egna eller förhyrda hus;

att i aflöningsreglementet därjämte måtte bestämmas, att med fri bostad skulle vara förenad förmånen af fritt bränsle enligt stat, som af järnvägsstyrelsen fastställdes;

att i de närmare bestämmelser, som i förevarande afseende kunde komma att af Kungl. Maj:t utfärdas, borde i fråga om bostadens storlek föreskrifvas, att ej större lägenhet finge tilldelas åt:

distriktschef, ban- och maskindirektör, ban- och maskiningenjör af 1:a klass, trafikinspektör af 1:a klass samt öfverinspektör (stationsinspektör vid Stockholms centralstation samt Göteborgs och Malmö stationer)

än högst 6 rum med eldstad,

distriktssekreterare, ban- och maskiningenjör af 2:a klass, telegrafingenjör, trafikinspektör af 2:a klass, förrådsförvaltare, distriktskamrerare (verkstadskamrerare), distriktskassör och stationsinspektör å annan station än ofvan nämnts

» » 5 » » »

maskininspektör, telegrafinspektör, byråassistent, underinspektör, expeditionsföreståndare, underingenjör, 1:e stationsskrifvare, 1:e bokhållare, 1:e telegrafist och bokhållare

» » 4 » » »

stationsskrifvare, telegrafist, manlig kontorsskrifvare, ritare, lokomotivmästare, vagnmästare, öfverbanmästare och stationsmästare

» » 3 » » »

lokomotivförare, maskinist, banmästare, tågmästare, stationsmästare å bangård, trädgårdsmästare, förrådsmästare, vagnförman, stallförman, manligt kontorsbiträde, stationskarlsförman, portvakt å 1:a klassens station, konduktör, förrådsförman och vaktmästare

» » 2 rum och kök, samt

kvinnlig kontorsskrifvare, eldare, portvakt vid verkstad, maskin och pannskötare, vagnskötare samt betjänt af lägre grad än dessa med undantag af vaktmästare

» » 1 » » » »

att i sistnämnda slag af bestämmelser borde intagas föreskrift därom att befattningshafvare, skulle vara förpliktad att, där icke på grund af särskilda omständigheter undantag kunde medgifvas, emottaga honom erbjuden tjänstebostad.

Beträffande *inkvarteringsersättningen* för dels sådana befattningshafvare, hvilka, på sätt ofvan nämnts, i regeln icke skulle erhålla fri bostad, dels ock öfriga befattningshafvare, för hvilka dylik förmån icke kan beredas, anser kommittén vidare:

att föreskrift i aflöningsreglementet borde meddelas därom att befattningshafvare, hvilka ej åtnjuta fri bostad, finge äga uppbära ersättning för bostad och bränsle med 20, 25, 30, 35 och 40 procent af arfvodet, allt efter den ort, där vederbörande vore stationerad, i enlighet med de grunder, som af Kungl. Maj:t bestämdes; dock med iakttagande däraf att beloppet af nämnda ersättning icke finge öfverstiga:

a) å station, där ersättningen utgår med 40 procent:

för befattningshafvare, som kan erhålla 6 rum och kök, kr.	1,800
» » » » 5 » » » »	1,500
» » » » 4 » » » »	1,100
» » » » 3 » » » »	850
» » » » 2 » » » »	650
» » » » 1 » » » »	400

b) å öfriga stationer:

för befattningshafvare, som kan erhålla 6 rum och kök, kr.	1,500
» » » » 5 » » » »	1,200
» » » » 4 » » » »	900
» » » » 3 » » » »	700
» » » » 2 » » » »	550
» » » » 1 » » » »	350

Departements-
chefens
yttrande.

Kommitténs förslag till lönereglering för statens järnvägars personal ansluter sig i så måtto till det nu gällande aflöningsystemet, att kommittén förordat bibehållande af en del särskilda aflöningsförmåner såsom inkvartering, beklädnad m. m. vid sidan af det ordinarie arfvodet.

Det synes mig kunna ifrågasättas, huruvida icke en lämpligare anordning hade varit, att man sökt utmätta det kontanta arfvodet för ifrågasvarande befattningshafvare så, att däri kommit att inräknas samtliga de särskilda aflöningsförmåner, som ansetts böra tillkomma vederbörande. Härigenom skulle vunnits större enkelhet och öfverskådlighet

vid bedömande af de särskilda befattningshafvarnas aflöningsvillkor, framför allt då det gäller att jämföra dem med motsvarande löntagare vid andra verk. Äfven från en annan synpunkt skulle ett aflönings-system, som endast räknade med kontanta ordinarie arfvodesbelopp, vara att förorda. Erfarenheten har nämligen visat, att då aflöningsfrågor för järnvägspersonalen varit föremål för behandling, och detta icke minst bland personalen själf, man varit böjd för att underskatta eller rent af bortse från de naturaförmåner, hvilka tillkomma personalen och hvilka, särskildt hvad inkvarteringen beträffar, spela en synnerligen viktig roll i aflöningshänseende.

Hvad särskildt nyss nämnda förmån angår, inser jag till fullo vikten däraf att vid statsbaneförvaltningen, i synnerhet å platser med ogynsamma bostadsförhållanden, tillhandahålla personalen bostadslägenheter, men detta syfte skulle lika väl kunna vinnas med ett aflöningsssystem sådant som det ofvan angifna, nämligen på det inom flera andra järnvägsförvaltningar tillämpade sättet att å befattningshafvarens aflöning afdrag äger rum med ett belopp, motsvarande det fastställda hyresvärdet för den bostad, som åt vederbörande upplåtits.

Då emellertid en lönereglering, byggd på nyssnämnda system, skulle medföra en mycket omfattande och tidsödande omarbetning af kommitténs löneförslag i dess helhet, samt kommittén med de principer, som legat till grund för dess förslag, synes på ett i öfrigt lyckligt sätt hafva löst aflöningsfrågan vid statens järnvägar, tvekar jag i allt fall icke att i hufvudsak förorda detsammes antagande, helst jag anser det vara af synnerlig vikt, att lönefrågan snarast möjligt bringas till lösning.

Hvad nu angår kommitténs förslag till ordnande af *inkvarteringsförmånen* har jag, beträffande till en början frågan om hvilka befattningshafvare, som må *kunna* erhålla fri bostad uti järnvägens egna eller förhyrda lägenheter, så mycket mindre anledning till erinran mot hvad kommittén i sådant afseende föreslagit, som detta i hufvudsak öfverensstämmer med hvad som för närvarande gäller och befunnits lämpligt härutinnan. I de fall, då kommittén föreslagit en utsträckning af ifrågasvarande förmån till befattningshafvare, som nu icke äro i åtnjutande däraf, nämligen maskininspektör, som skulle hafva samma tjänstgöring som nuvarande verkmästare, förste stationsskrifvare, som å station af högre klass än 2:a tjänstgör antingen å stationsinspektörs expedition och regelbundet användes i yttre tjänstgöring eller å biljettexpedition, vagnmästare, öfverbanmästare, trädgårdsmästare samt gift manligt kontorsbiträde, som har yttre tjänstgöring, finner jag kommittén hafva anfört giltiga skäl för sitt förslag.

Likaså anser jag mig kunna godkänna kommitténs uppfattning beträffande storleken af den bostad, som skulle tillkomma de särskilda befattningshafvarna.

Beträffande däremot den utsträckning, i hvilken enligt kommitténs mening staten borde vidtaga åtgärder för beredande af fria bostäder åt befattningshafvare vid statens järnvägar, ställer jag mig i någon mån tveksam.

Kommitténs förslag härutinnan innebär, att åtgärder måtte vidtagas för att, såvidt möjligt, bereda ej mindre *samtliga* befattningshafvare, tillhörande den lägst aflönade betjäningsgruppen, med undantag af kvinnliga kontorsbiträden, än äfven alla portvakter å 1:a klassens stationer och de, som i nämnda egenskap tjänstgöra vid verkstäder, stationskarlsförmän samt gifta kontorsbiträden, som hafva yttre tjänstgöring, fria bostäder antingen uti genom statens järnvägars försorg uppförda eller ock i af statsbaneförvaltningen från änke- och pupillkassan förhyrda hus eller, i den mån icke någon af dessa utvägar kunna anlitas, genom förhyrande af enskilda lägenheter.

Af hvad kommittén vidare anfört i förevarande ämne framgår, att enligt kommitténs mening staten, i den mån lägenheter icke kunde beredas i af änke- och pupillkassan förhyrda hus, borde efterhand uppföra boställshus i den utsträckning, att behovet af bostäder för samtliga betjante utaf ofvannämnda kategorier kunde i möjligaste mån tillgodoses. Den af kommittén förebragta utredning angående det antal bostadslägenheter, som skulle erfordras för att bereda nu ifrågakarande betjante inkvartering in natura, gifver vid handen, att med hänsyn till förhållandena enligt 1906 års arivodestat berörda antal skulle utgöra omkring 2,131.

Väl anser jag mig kunna biträda kommitténs åsikt angående de fördelar, som från såväl social som tjänstesynpunkt i allmänhet äro förenade med systemet att bereda fria bostäder åt den personal, hvarom nu är fråga, men det förefaller mig som om kommittén går väl långt, då den förordar en byggnadsverksamhet från statens eller änke- och pupillkassans sida, som skulle efter hand medföra att såsom regel *samtliga* ofvannämnda befattningshafvare skulle blifva boende i statens egna eller af staten förhyrda hus. Att staten å sådana platser, där svårigheter förefinnas för personalen att själf skaffa sig bostäder, uppför dylika, finner jag vara fullt i sin ordning, men att däremot å sådana platser, där detta icke är förhållandet, staten skulle inlåta sig på en byggnadsverksamhet i den utsträckning, kommittén afser, anser jag vara så mycket mindre tillrådligt, som det på goda skäl kan antagas komma att ställa sig billigare för staten att förhyra bostäder än att själf upp-

föra dylika. Att den senare utvägen medför icke obetydligt större utgift för staten, än om ersättning för bostad och bränsle äfven efter de af kommittén föreslagna grunder skulle tillerkännas nu ifrågavarande personal, framgår af den utaf kommittén förebragta utredning i sådant afseende.

Enligt hvad jag ofvan antydt, lär det nog kunna befinnas lämpligt, att staten i större utsträckning än för närvarande äger rum uppför boställshus å åtskilliga platser, men anser jag, att, innan framställning om beviljande af medel för nämnda ändamål göres hos Riksdagen, utredning bör ske i hvarje fall, huruvida från ofvannämnda af mig angifna synpunkter behof härutinnan föreligger.

Då nu från kommitténs sida framlagts förslag om gradering af hyresersättningen, så att densamma mer än förut motsvarar värdet af naturainkvarteringen, hvilket förslag jag anser mig böra biträda, lär icke heller från synpunkten af utjämnande utaf aflöningsvillkoren mellan befattningshafvare med naturainkvartering och dem, som icke äro i åtnjutande däraf, behof föreligga att, såsom kommittén föreslagit, utsträcka förmånen af naturainkvartering till *samtliga* befattningshafvare, tillhörande ifrågavarande kategori.

En annan faktor af stor betydelse, som spelar in vid frågans bedömande och som jämväl af kommittén berörts, är kommittéförslagets inverkan på den s. k. egnahemsrörelsen. Det synes mig nämligen vara af synnerlig vikt, att denna rörelse icke genom anordningar från statens sida motverkas, utan bör den, särskildt hvad angår statens egna tjänare, på allt sätt främjas. Af upplysningar, som jag inhämtat, framgår, att en ej så ringa del, öfver 1,000, befattningshafvare i de lägre aflöningsklasserna vid statens järnvägar redan skaffat sig egna hem, och insikten om egnahemssystemets fördelar torde allt mer och mer göra sig gällande.

Det har visserligen i kommittébetänkandet uttalats, att det vore olämpligt, om den personal, åt hvilken bostad in natura vore afsedd att beredas, skulle i större utsträckning skaffa sig egna lägenheter och därigenom blifva fastlåst å vissa platser.

Denna anmärkning bör dock ej äga giltighet i fråga om annan del af personalen än den, som innehar befattning, hvarifrån befordran till tjänst å annan ort plägar ske och är att förvänta. Ofta torde emellertid befordringar kunna äga rum utan att bostaden ändras, och det synes för öfrigt ej böra från järnvägsförvaltningens sida innebära någon alltför stor olägenhet, att vid fråga om transport från ort till annan viss hänsyn tages till egnahemsinnehafvares berättigade intressen.

Af kommittén har tillika erinrats, att de fall, då betjäningsspersonal i de lägsta ordinarie graderna skulle blifva i tillfälle att skaffa sig egen bostad, på grund af ekonomiska förhållanden skulle blifva synnerligen fåtaliga. Denna anmärkning lär i och för sig vara berättigad, men torde dock kunna undanröjas, om från statens sida vidtagas lämpliga åtgärder. Jag har också i sådant syfte gått i författning om förberedande undersökningar, särskildt med hänsyn till möjligheten att underlätta anskaffandet af för ändamålet lämplig jord, och torde jag inom en snar framtid få återkomma till denna fråga.

Hvad jag sålunda anført innebär för mig en ytterligare anledning att tillstyrka, att någon byggnadsverksamhet i större omfattning icke under den närmaste tiden företages.

Att emellertid i enlighet med kommitténs förslag såsom allmän regel bör gälla, att befattningshafvare skall vara skyldig att emottaga erbjuden tjänstebostad, finner jag vara uppenbart.

Vidare anser jag, att kommittén anført giltiga skäl för den föreslagna förändringen i nu gällande bestämmelse angående beredande i särskilda fall af fri bostad i järnvägens egna hus jämväl åt den personal, som i regeln icke skulle ifrågakomma till erhållande af denna förmån, hvilken förändring afser att möjliggöra upplåtande åt dylik personal af bostadslägenheter äfven uti af järnvägen *förhyrda hus*.

Hvad slutligen angår kommitténs förslag beträffande kontant ersättning för bostad och bränsle åt den personal, som icke skulle komma i åtnjutande af naturainkvartering, finner jag i likhet med kommittén kraftiga skäl tala för att man — under den gifna förutsättningen att naturainkvarteringen skall bibehållas såsom en särskild förmån — söker att utjämna den nu rådande skillnaden i aflöningshänseende *dels* emellan befattningshafvare, som åtnjuta nämnda förmån, å ena, och sådana, som äro i saknad af densamma och för hvilka å dyrare platser hyresbidraget enligt nu gällande grunder icke på långt när räcker till att bekosta hyra för en dräglig bostad jämte bränsle, å andra sidan, *dels ock* mellan befattningshafvare, som erhålla kontant hyresbidrag, men äro placerade å orter med vidt skilda hyrespris, sinsemellan.

Tydligt är, såsom också kommittén framhåller, att stora svårigheter yppa sig, då det gäller att på ett rättvist sätt gradera hyresersättningen, så att det ofvan angifna syftet att så i ena som andra afseendet söka åstadkomma likställighet mellan befattningshafvare i samma eller likställda tjänstegrader varder tillgodosedt. Om också med det af kommittén förordade sättet att bestämma hyresersättningen till viss procent af arfvodet, olika på olika orter, med visst maximibelopp

en del ojämnheter icke kunnat undvikas, anser jag i allt fall kommitténs förslag härutinnan innebära en så afsevärd förbättring i jämförelse med nu rådande förhållanden, att detsamma bör kunna godkännas.

Hvad angår de af kommittén föreslagna procentsatserna, lägst 20 högst 40 procent, äro dessa lägre än dem jag ansett mig böra förordas för viss personal, tillhörande telegrafverkets linjedistrikt, där hyresbidraget enligt den till Riksdagen ingifna framställningen skulle utgöra lägst 15 högst 30 procent. Med hänsyn till de för befattningshafvarna vid statens järnvägar föreslagna arvoden, å hvilka hyresersättningsprocenten komme att beräknas, äfvensom den af järnvägens löneregleringskommitté förordade begränsning af nämnda ersättning, synes det mig, att de af sagda kommitté med ledning af förebragt utredning angående hyrespriser å olika orter afvägda procentsatserna icke lämpligen kunna nedsättas.

Innan jag lämnar frågan om inkvarteringsförmånen, får jag anmäla, att järnvägsstyrelsen i sitt underdåniga utlåtande öfver kommitténs betänkande icke haft något att erinra emot kommitténs förslag till ordnande af denna förmån.

Beklädnadsförmånen.

Innan jag öfvergår till en redogörelse för kommitténs förslag i fråga om beklädnadsförmånen, anser jag mig böra lämna en framställning af nu gällande föreskrifter i berörda afseende. Gällande
bestämmelser.

Uti de vid olika tider utfärdade aflöningsreglementen hafva inlagits bestämmelser om de befattningshafvare, som skola komma i åtnjutande af omförmålda förmån, hvilka bestämmelser efterhand undergått en del förändringar särskildt i den riktning, att allt flera kategorier af betjäningspersonal tilldelats berörda förmån.

De af järnvägsstyrelsen utfärdade beklädnadsreglementen, af hvilka det nu gällande är fastställt den 31 december 1900, innehålla dessutom detaljerade föreskrifter uti ifrågavarande afseende. Sålunda fastställas i beklädnadsreglementet hvilka betjante, som skola tilldelas beklädnad in natura, och hvilka, som skola erhålla kontant beklädnadsersättning, äfvensom i senare fallet, till hvilket belopp denna ersättning skall utgå.

Enligt gällande beklädnadsreglemente tillkommer *beklädnad in natura* följande betjante, nämligen kontorsbiträde, öfverkonduktör och konduktör, packmästare, portvakt, kontorsvakt, notisbärare, lokomotivmästare,

lokomotivförare och eldare. *Kontant beklädnadsersättning* utgår enligt samma reglemente till öfverbanmästare och banmästare med 12 kronor i månaden samt till banvakt, stationskarlsförman, stationskarl och vagnsmörjare med 10 kronor i månaden.

Sedan beklädnadsreglementet af den 31 december 1900 utfärdats, har Riksdagen, med bifall till af Kungl. Maj:t i ämnet aflåtna propositioner, medgifvit, år 1901, att beklädnad in natura eller beklädnadsersättning må tillkomma jämväl följande betjante å distrikten, nämligen stationsmästare, vagnmästare, vagnförman och vaktmästare samt år 1905, att enahanda förmån må tillgodonjutas ytterligare af materialvakt; och har järnvägsstyrelsen genom tillägg till beklädnadsreglementet bestämt, att samtliga nu omförmälda betjante skola erhålla beklädnad in natura.

Vidare har år 1903, i sammanhang med fastställande af stat för personalen å statens järnvägars ångfärja, medgifvits, att betjante å ångfärjan må erhålla uniformspersedlar in natura enligt reglemente, som af järnvägsstyrelsen fastställles.

Beträffande naturabeklädnaden gäller, att samtliga ofvannämnde betjante, som äro i åtnjutande af nämnda förmån, med undantag af lokomotivmästare, lokomotivförare och eldare, tilldelas fullständig uppsättning af uniformspersedlar, däruti jämväl ingå särskilda sommarkläder, samt i de flesta fall regnrock och pälsmössa, hvarjämte dessutom öfverkonduktör, konduktör och packmästare äfvensom under viss förutsättning portvakt erhålla päls.

Lokomotivmästare, lokomotivförare och eldare erhålla endast uniformsmössa samt för vintern pälsmössa och päls.

Enligt hvad som framgår af förestående redogörelse för nu gällande bestämmelser rörande beklädnadsförmånen, ifrågakommer nämnda förmån endast i ringa mån för en talrik grupp af betjäningsspersonalen, nämligen maskinafdelningens tågpersonal, d. v. s. lokomotivförare och eldare. Helt och hållet uteslutna från samma förmån äro dessutom trädgårdsmästare, maskinister, kvinnliga kontorsbiträden samt den lägre stationära betjäningsspersonalen, tillhörande maskinafdelningen, d. v. s. de nuvarande lokomotivputsarna, vagnputsarna, kolvakterna och pumparna, hvilka senare betjäningsgrupper kommittén, såsom ofvan nämnts, ansett sig böra sammanföra till en gemensam grupp, benämnd vagn- och stallkarlar.

Kommitténs
förslag.

I fråga om reglering af beklädnadsförmånen uttalar sig kommittén (sid. 119) för önskvärdheten däraf, att största möjliga likformighet mel-

lan de olika befattningshafvarna inom den nuvarande betjäningsgraden införas. Med hänsyn härtill borde enligt kommitténs åsikt kontant beklädnadsersättning tillerkännas samtliga ifrågavarande befattningshafvare, därvid emellertid kommittén af vissa skäl föreslår, att undantag göres dels beträffande trafikafdelningens tågpersonal, hvilken borde såsom hittills erhålla uniformspersedlar in natura, dels ock i fråga om kvinnliga kontorsbiträden, för hvilka ingen beklädnadsförmån vare sig in natura eller i form af kontant ersättning syntes böra ifrågakomma.

Kommitténs förslag härutinnan innebär sålunda *dels* en utsträckning af beklädnadsförmånen till sådana betjante, hvilka, på sätt ofvan nämnts, antingen alls icke eller endast i ringa mån äro i åtnjutande af nämnda förmån, *dels ock* beträffande vissa befattningshafvare en förändring af den form, i hvilken förmånen för närvarande kommer vederbörande till godo.

Beträffande det belopp, som i beklädnadsersättning skulle tillgodonjutas af de särskilda befattningshafvarna, erinrar kommittén, att det enligt nu gällande aflöningsreglemente tillkommer järnvägsstyrelsen att härom bestämma, och i detta förhållande föreslår icke kommittén någon ändring. Då emellertid kommittén vid uppgörande af sitt förslag till ordinarie arvoden för befattningshafvare, tillhörande den nuvarande betjäningsgruppen, icke kunnat undgå att taga hänsyn till de belopp, som enligt kommitténs mening i beklädnadsersättning borde tillkomma innehafvarna af respektive befattningar, samt frågan härom sålunda sammanhängde med regleringen af aflöningsförhållandena i sin helhet, anser sig kommittén böra uttala sig för de förändringar i berörda afseende, hvilka enligt kommitténs åsikt borde vidtagas i sammanhang med förevarande lönereglering.

Såsom motiv för sitt förslag att utsträcka beklädnadsförmånen till den talrika grupp af befattningshafvare vid maskinafdelningen, som af kommittén benämnts *vagn- och stallkarlar*, har kommittén (sid. 120) bland annat anført lämpligheten och önskvärldheten ur ordningssynpunkt däraf, att jämväl nämnda befattningshafvare vore, då de infunne sig till och återvända från tjänstgöring äfvensom under resor, iförda åtminstone kappa eller kavaj samt mössa af uniformssnitt och med beteckning, angifvande deras anställning vid statens järnvägar. En föreskrift i denna riktning skulle enligt kommitténs förmenande verka fördelaktigt i disciplinärt hänseende och bidraga till att höja vederbörandes känsla af samhörighet med verket.

Enligt kommitténs åsikt borde emellertid beklädnadsersättningen för ifrågavarande grupp sättas lägre än det för närvarande till

stationskarlarna utgående belopp, 120 kronor om året, eller till 90 kronor per år; och detta dels emedan i fråga om de tillfällen, då vederbörande skulle vara iförda uniform, lägre anspråk kunde ställas å förstnämnda grupp än å stationskarlarna och dels med hänsyn därtill, att enligt kommitténs mening vagn- och stallkarlar jämväl borde erhålla s. k. öfverdragskläder in natura. Såsom skäl för sistnämnda anordning anför kommittén, att en del af det arbete, som utföres af denna personal, är af beskaffenhet att medföra betydlig nedsmutsning af vederbörandes kläder. Det har också, enligt hvad inom kommittén upplysts, sedan länge varit brukligt, att befälet på respektive arbetsplatser haft såsom inventarier ett antal staten tillhöriga arbetsdräkter af buldansväf eller annat groft bomullstyg, hvilka utlämnats åt dem, som skolat utföra arbete af ofvannämnda beskaffenhet; och syntes det kommittén lämpligt, att en dylik förmån blefve uttryckligen tillerkänd vagn- och stallpersonalen. Då värdet af nu omförmälda förmån, inberäknadt tvätt och lagning, som borde ombesörjas af järnvägen, kunde uppskattas till cirka 30 kronor om året, skulle alltså vagn- och stallkarlarna i afseende å beklädnadsförmånen blifva likställda med stationskarlarna.

Af hufvudsakligen enahanda skäl, som här ofvan anförts beträffande vagn- och stallkarlar, borde enligt kommitténs åsikt beklädnadsersättning af 90 kronor om året jämte öfverdragskläder in natura jämväl tillkomma *lokomotiveldare och vagnsmörjare* äfvensom innehafvarna af de utaf kommittén föreslagna nya befattningarna *förrådsvakter* samt *maskin- och pannskötare* (motsvarande nuvarande maskinister). Hvad eldarna angår, skulle den dem för närvarande tillerkända förmånen att erhålla päls och pälsmössa samt klädesmössa in natura bortfalla, och eldarna åläggas att för den kontanta beklädnadsersättningen anskaffa och underhålla de enklare uniforms- och ytterplagg, som järnvägsstyrelsen kunde finna skäl föreskrifva.

Beträffande *banvakter* föreslår kommittén (sid. 120) nedsättning af den till dem nu utgående beklädnadsersättningen från 120 till 90 kronor, därvid kommittén, bland annat, erinrar därom, att banvakterna endast i ringa grad under sin tjänstgöring behöfva slita på sina uniforms- kläder, enär de under vanliga förhållanden icke äro skyldiga att bära annat uniformsplagg än mössa.

De *kvinnliga kontorsbiträdena* synas kommittén icke böra komma i åtnjutande af beklädnadsförmån af den naturliga anledningen, att det icke gärna kan ifrågasättas, att de under tjänstgöring skulle vara iförda uniform.

Under åberopande af ett från vederbörligt håll inom statsbaneförvaltningen gjort uttalande om lämpligheten af föreskrift därom, att *lokomotivförare* skulle vara skyldiga att under tjänstgöring vara iförda uniform, föreslår kommittén, att dessa måtte tillerkännas beklädnadsersättning af 120 kronor om året mot skyldighet för dem att själfva anskaffa de uniformsplagg, som kunde föreskrifvas, jämte erforderliga ytterplagg.

Hänsynen till lämpligheten däraf att vederbörande under tjänstgöring äro iförda uniform har äfven gjort sig gällande beträffande kommitténs förslag att tillerkänna *lokomotivmästare*, *trädgårdsmästare* samt innehafvarna af de af kommittén föreslagna nya befattningarna *maskinister*, *förrådsmästare*, *stationsmästare å bangård*, *stallförmän*, *förrådsförmän* och *vagnskötare* beklädnadsersättning af 120 kronor om året.

Beträffande *öfverbanmästare* och *banmästare* anser kommittén skäl icke föreligga, att, såsom nu äger rum, tillerkänna dem 144 kronor i beklädnadsersättning och sålunda 24 kronor mer än öfriga befattningshafvare; och uttalar sig alltså kommittén för att beklädnadsersättningen äfven för dessa befattningshafvare måtte bestämmas till 120 kronor om året.

Stationskarlsförmän och *stationskarlar* borde enligt kommitténs mening bibehålla den beklädnadsersättning, 120 kronor om året, som de för närvarande innehafva.

I fråga om följande till beklädnad in natura enligt nu gällande bestämmelser berättigade befattningshafvare, nämligen *vagnmästare*, *stationsmästare*, *vagnförmän*, *manliga kontorsbiträden*, *portvakter* och *vaktmästare*, uttalar sig kommittén för den förändrade anordning, att naturabeklädnaden måtte utbytas mot beklädnadsersättning med 120 kronor om året. Såsom skäl härför åberopar kommittén, att inom järnvägsförvaltningen gjort sig gällande det önskemål, att statens järnvägar måtte i största möjliga grad befrias från det alltjämt växande bestyret med uniformspersedlars anskaffning, redovisning och vård, samt att personalen i allmänhet hyste en önskan att erhålla kontant beklädnadsersättning mot skyldighet att själf ombestyrja anskaffning af uniformspersedlar.

Emellertid synes det kommittén vara önskligt, att järnvägsförvaltningen fortfarande liksom hittills från sina förråd tillhandahölle dem bland personalen, som sådant önskade, uniformskläde till inköpspris och dymedelst för personalen underlättade anskaffning af materialier, därvid äfven vunnes fördelen af likformighet i afseende å uniformspersedlarnas färg m. m.

Endast beträffande en kategori af befattningshafvare, nämligen trafikafdelningens tågpersonal, borde enligt kommitténs mening undantag göras från den allmänna regeln, att beklädnadsförmånen utginge hufvudsakligen i form af kontant ersättning. Såsom skäl för berörda afvikelse anför kommittén, att det låge synnerligen vikt uppå, att ifrågasvarande befattningshafvare fortfarande liksom hittills vore prydligt och likformigt klädda, hvilket syfte säkrast uppnåddes genom att, såsom nu ägde rum, tilldela dem beklädnad in natura. Kommittén saknade så mycket mer anledning att ifrågasätta någon förändring i den nuvarande anordningen i förevarande afseende, som från den nuvarande tågpersonalens sida önsknningar uttalats för bibehållande af beklädnadsförmånen in natura.

Departements-
chefens
yttrande.

Kommitténs förslag beträffande beklädnadsförmånen, som innebär, att nämnda förmån skulle tillkomma samtliga befattningshafvare i nuvarande betjäningsgrader eller därmed likställda, med undantag af kvinnliga kontorsbiträden, anser jag mig kunna biträda. Därvid tillåter jag mig emellertid att erinra, att den form, i hvilken omförmälda förmån skulle tillkomma den ena eller andra kategorien af befattningshafvare, äfvensom beloppet af den kontanta beklädnadsersättningen i särskilda fall fortfarande liksom hittills böra blifva föremål för stadganden i ett af järnvägsstyrelsen fastställt beklädnadsreglemente.

Ortstillägg.

Vid behandlingen af frågan om inkvarteringsförmånen för befattningshafvare vid distrikten har kommittén påvisat, hurusom kostnaden för husrum och vedbrand ställer sig väsentligt olika å olika orter inom landet, å hvilka nämnda personal är placerad. Med särskild hänsyn därtill, att samma personal skulle såsom löneförmån vara tillförsäkrad antingen fri bostad jämte bränsle eller kontant ersättning därför, har kommittén funnit nödigt att, för åstadkommande af likformighet i afseende å värdet af nämnda förmån och sålunda äfven beträffande aflöningen i sin helhet å olika orter, söka utjämna de anmärkta skiljaktigheterna dels genom att utsträcka bostadsförmånen till så stort antal betjante i de lägre aflöningsgraderna som möjligt och dels genom att fastställa den kontanta ersättningen för hyra och bränsle olika för olika orter.

Under erinran om det kända förhållande att icke blott priserna å hyra och bränsle utan äfven öfriga lefnadskostnader växlade högst betydligt å olika orter inom landet, särskildt om man jämförde förhållandena i de större städerna med förhållandena i mindre städer och å landsbygden, har kommittén funnit sig böra taga under ompröfning, huruvida icke hänsyn borde tagas härtill vid reglering af aflöningsförhållandena för de lägst aflönade befattningshafvarna vid distrikten.

Tydligt vore nämligen, yttrar kommittén (sid. 127), att en befattningshafvare, som i och för tjänsten vore förpliktad att bo å en ort med höga lefnadskostnader, blefve i mindre grad godtgjord för sitt arbete genom en aflöning, hvilken vore afpassad med hänsyn till vikten och ansvaret af nämnda arbete, än en å en billig ort placerad befattningshafvare med samma aflöning, och denna skiljaktighet gjorde sig särskildt kännbar för de lägst aflönade befattningshafvarna, hvilkas löneinkomster närmade sig existensminimum.

Kommittén har vid behandlingen af ifrågavarande ämne tagit till utgångspunkt en, på uppdrag af chefen för finansdepartementet, af aktuarien hos kommerskollegium filosofie doktorn Theophil Andersson utförd undersökning angående lefnadskostnaderna å olika orter i Sverige, hvilken finnes bifogad Kungl. Maj:ts proposition n:r 91 till 1906 års riksdag angående ändrad lydelse af vissa §§ i förordningen den 3 december 1887 angående bevillning af fast egendom samt af inkomst m. m.

Rörande resultatet af nämnda undersökning har kommittén (å sid. 128—132) lämnat en utförlig framställning; och tillåter jag mig att hänvisa såväl till nämnda framställning som till de slutsatser, hvartill kommittén (sid. 132) med stöd af densamma kommit i förevarande afseende.

Kommitténs förslag utmynnar däruti, att *dyrortstillägg* af 60 kronor borde utgå till vissa befattningshafvare, som äro stationerade i städer med minst 15,000 invånare, äfvensom å stationer och bansträckor utom Stockholm till och med Älfsjö, Järfva och Värtan.

Då, såsom ofvan framhållits, särskildt de lägst aflönade befattningshafvarna, hvilkas inkomster närma sig existensminimum, lida under trycket af höga lefnadskostnader, eftersom nämligen dessa hafva svårast att inskränka sig, har kommittén funnit sig böra föreslå en gräns äfven i aflöningshänseende för rätten att åtnjuta dyrortstillägg. Denna gräns har kommittén tänkt sig sålunda, att endast befattningshafvare, tillhörande nuvarande betjäningssklass eller med dessa likställda, hvilkas

ordinarie arfvode icke öfverstiger 1,500 kronor, skulle erhålla ifrågavarande ortstillägg.

Enligt folkmängdsförhållandena år 1906 skulle dyrortstillägg utgå till ifrågavarande personal i följande städer, nämligen, efter folkmängden räknadt, Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping, Hälsingborg, Örebro, Uppsala, Jönköping, Lund, Halmstad, Sundsvall och Linköping.

De nu omhandlade ortstilläggen äro afsedda att reglera aflöningsförhållandena med hänsyn till olikheten i lefnadskostnader å skilda orter. Men äfven i andra afseenden än i fråga om lefnadskostnader kunde — erinrar kommittén å sid. 134 — förhållandena å vissa orter vara sådana, att de motiverade en högre aflöning åt därstädes placerad personal. Detta gällde särskildt i fråga om personalen i öfre Norrland i anledning af de svåra klimatiska förhållanden, som där vore rådande. På grund häraf och otvifvelaktigt med hänsyn jämväl till de höga lefnadskostnaderna därstädes hade också särskild aflöningsförbättring tilldelats tjänsteinnehafvarna inom statens järnvägars femte distrikt. Då, enligt hvad inom kommittén upplysts, svårighet allt fortfarande skulle möta att utan den lockelse, som en högre aflöning erbjöde, rekrytera och bibehålla duglig personal i dessa trakter, tillstyrker kommittén, att ortstillägg efter hufvudsakligen enahanda grunder, som hittills bestämts rörande nyssnämnda aflöningsförbättring eller det s. k. *kallortstillägget*, måtte fastställas att utgå allt fortfarande. Med hänsyn därtill att de förhållanden, som föranledt beviljande af kallortstillägg, jämväl vore rådande å en del andra trakter i Norrland än dem, å hvilka detta tillägg för närvarande utgår, förordar kommittén en utsträckning af nämnda förmån jämväl till befattningshafvare vid vissa bandelar å fjärde distriktet, nämligen bandelarna från Hjärpen till riksgränsen bortom Storlien samt från Bräcke till Sollefteå.

Då nu ifrågavarande ortstillägg betingades lika mycket af det hårda klimatet som af de höga lefnadskostnaderna å nämnda trakter, borde, enligt kommitténs förmenande, ingen inskränkning med hänsyn till vederbörandes aflöning eller tjänstegrad fastställas för rätten att åtnjuta detta slags ortstillägg.

Beloppet af kallortstillägget utgör för närvarande jämlikt nådiga brefven den 26 juni 1903 och den 4 maj 1906 för tjänstehafvare af den till banafdelningen hörande, å banlinjen Abisko—Riksgränsen tjänstgörande personal trettio kronor, för tjänstehafvare å bandelen Gellivare—Riksgränsen med nyssnämnda undantag tjugu kronor, för tjänstehafvare å bandelarna i öfrigt norr om Jörn tio kronor och för tjänste-

hafvare å bandelarna från och med Jörn till Långsele fem kronor, allt för månad räknadt.

För utjämning af den afsevärda skillnad i fråga om kallortstilläggets belopp, som äger rum emellan bandelen Gellivare—Riksgränsen, å ena sidan, och linjen närmast söder om Gellivare, å den andra, hvilken skillnad kommittén icke anser tillräckligt motiverad, föreslår kommittén den förändring härutinnan, att nämnda tillägg måtte utgå med 15 kronor i månaden å linjen från Polcirkeln till och med Gellivare.

Kommitténs förslag till kallortstillägg ter sig på följande sätt:

Kallortstillägg utgår:

för samtliga befattningshafvare å bandelarna från Bräcke till och med Jörn jämte bilinjerna Långsele—Sollefteå, Mellansel—Örnsköldsvik och Vännäs—Umeå samt från Hjärpen till och med Dufed med fem kronor i månaden;

för samtliga befattningshafvare å bandelarna från Dufed till riksgränsen bortom Storlien, samt från Jörn till och med Polcirkeln jämte bilinjerna Boden—Luleå och Boden—Morjärv med tio kronor i månaden;

för samtliga befattningshafvare å bandelen från Polcirkeln till och med Gellivare jämte bilinjerna Gellivare—Malmberget och Gellivare—Koskulls kulle med femton kronor i månaden;

för samtliga befattningshafvare å bandelen från Gellivare till Riksgränsen, med undantag af befattningshafvare, tillhörande banafdelningen, å banlinjen Abisko—Riksgränsen, med tjugu kronor i månaden; samt

för nyssnämnda befattningshafvare vid banafdelningen med trettio kronor i månaden.

I likhet med kommittén anser jag det vara lämpligt att, äfven sedan man genom fastställande af olika hyresersättning å olika orter sökt anpassa nämnda ersättning efter de växlande hyresprisen, anordning vidtages i syfte att, åtminstone hvad de svagare aflönade befattningshafvarna angår, i någon mån utjämna den betydliga skillnad i fråga om öfriga lefnadskostnader, som äger rum mellan de stora städerna, å ena, samt mindre städer och landsbygden, å andra sidan. Denna princip har i den ena eller andra formen jämväl kommit till användning i de framställningar rörande reglering af löneförhållandena för personal vid post- och telegrafverken, som förelagts innevarande års Riksdag. Om alltså, såsom kommittén antyder, det af kommittén föreslagna dyrtidstillägget icke kommer att fullt räcka till för en utjämning af ofvan omförmälda slag, torde detsamma i allt fall — särskildt om hänsyn tages därtill att ifrågavarande lönereglering afser att på

Departement-
schefens
yttrande.

annat sätt råda bot för de ännu större olikheter, som förefinnas emellan hyrespriser å skilda orter — komma att utgöra ett icke obetydligt bidrag uti förevarande hänseende. Bestämmandet af gränsen emellan sådana orter, som skola anses såsom särskildt dyra och där sålunda dyrortstillägg bör ifrågakomma, å ena, samt orter med normala lefnadskostnader, å andra sidan, medför naturligen stora vanskligheter, och oegentligheter härvidlag kunna svårigen undvikas. Med hänsyn till den utredning i berörda afseende, som förekommer i kommitténs betänkande, finner jag emellertid den af kommittén förordade gränsen vara så vidt möjligt afpassad efter de verkliga förhållandena.

Kommitténs förslag till *dyrortstillägg* anser jag mig alltså kunna understödja.

Likaledes har jag ingenting att erinra mot kommitténs förslag till *kallortstillägg*, hvilket förslag väsentligen öfverensstämmer med hvad i sådant afseende för närvarande är gällande. För de af kommittén förordade afvikelserna härutinnan, särskildt hvad angår nämnda förmåns utsträckande jämväl till personal å bandelarna från Hjärpen till Riksgränsen bortom Storlien samt från Bräcke till Sollefteå, anser jag goda skäl föreligga.

Extra inkomster.

Enligt gällande aflöningsbestämmelser tillgodonjuter flertalet å distrikten anställda befattningshafvare vid trafikafdelningen extra inkomster af olika slag. Rörande de viktigaste af dessa inkomster nämligen felräkningspennningar, provision för godsnotiser, eller s. k. notispennningar, provision å fraktkredit samt postarfvoden, har kommittén låtit verkställa en utredning rörande de belopp, hvartill samma inkomster under år 1905 uppgått för hvarje befattningshafvare; och finnes resultatet häraf, i hvad angår tjänstemännen, sammanfördt i den såsom bilaga D. till kommitténs betänkande fogade tablå, i hvilken jämväl upptagits öfriga aflöningsförmåner för erhållande af en totalsumma för hela löneinkomsten. En särskild tablå (bil. E.) innehåller en sammanställning beträffande sammanlagda beloppet, för år räknadt, af omförmälda extra inkomster med undantag af postarfvode för de särskilda kategorierna af tjänstemän.

I fråga om betjante, för hvilka berörda extra inkomster med undantag af postarfvodena i regeln icke uppgå till högre belopp, före-

kommer en redogörelse för resultatet af ofvannämnda utredning å sid. 136 och 137 i betänkandet.

Af utredningen, till hvilken jag hänvisar, framgår, att ifrågavarande extra inkomster växla i hög grad äfven för innehafvare af samma befattning, så att, medan den ene befattningshafvaren icke alls eller endast i ringa mån är i åtnjutande af dylika inkomster, kan en hans kamrat uppbära betydliga belopp. Med hänsyn till de ojämnheter, som härigenom uppstå i aflöningsförhållandena, har kommittén ansett sig böra företaga en reglering i förevarande hänseende; och går jag nu att i korthet redogöra för kommitténs uttalande härutinnan, därvid jag i öfrigt får hänvisa till hvad kommittén å sid. 203—221 i ämnet anført.

Hvad då först angår *felräkningspenningarna*, så stadgas härom i 10 § af gällande aflöningsreglemente, i enlighet hvarmed felräkningspenningar tillkomma hufvudkassör med 1,000 kronor om året, distriktskassör med 500 kronor om året, tjänsteman vid distrikten, som handhafver underkassörsgöromål vid banafdelningen, med högst 300 kronor om året för hvarje bansektion, samt trafik- och telegrafstationernas upp-
bördspersonal med högst 0,3 procent af redovisade trafik- och telegram-
inkomster jämte efterkraftsbelopp till fördelning mellan nämnda personal
på afsändnings- och mottagningsstationerna, med iakttagande att beloppet ej må för någon öfverstiga 1,000 kronor för år samt i öfrigt enligt de närmare grunder, Kungl. Maj:t bestämmer.

Felräknings-
penningar.

Beträffande nyssnämnda grunder har Kungl. Maj:t lämnat föreskrifter genom nådiga kungörelsen den 31 december 1897 angående tilläggsbestämmelser till aflöningsreglementet. Jag anser icke nödigt att här redogöra för dessa detaljföreskrifter, utan tillåter jag mig att hänvisa till den framställning häraf, som förekommer å sid. 206 i betänkandet.

Enligt af kommittén lämnad uppgift (sid. 207) uppgick för år 1905 sammanlagda beloppet af felräkningspenningar för trafikafdelningens tjänstemän till omkring 115,000 kronor.

Kommittén framhåller (sid. 207), hurusom den uppfattningen gjort sig gällande bland trafikafdelningens tjänstemän, att felräkningspenningarna utgjorde icke en ersättning för risken att genom felräkning lida ekonomisk förlust utan en verklig löneförmån. Det nuvarande systemet gäfvade också stöd för en dylik åskådning, enär *dels* felräkningspenningarna i de flesta fall utginge med belopp, som icke stode i rimligt förhållande till den risk, vederbörande löpte vid handhafvande af upp-
börd, *dels* nämnda förmån i vissa fall tillkomme tjänstemän, hvilka icke hand-

hade uppbörd af den beskaflenhet, att någon nämnvärd risk för felräkning kunde uppkomma.

I sistnämnda afseende erinrar kommittén (sid. 208) om stationsinspektornas å de större stationerna förhållande till uppbörden. Å dylika stationer förestodes biljett- och godsexpeditionerna af särskilda tjänstemän, och stationsföreståndaren toge därstädes ingen annan befattning med uppbörden än att han tre gånger i veckan utaf vederbörande tjänstemän emottog densamma, därvid han allenast hade att tillse, att beloppet stämde med en samtidigt öfverlämnad skriftlig uppgift, hvarefter han inlevererade uppbörden till distriktskassan. Under sådana omständigheter vore tydligt, att å stationer af det öfvermålda slaget stationsföreståndarens risk för felräkning vid uppbörd vore försvinnande liten. Det oaktadt hade samtliga stationsinspektorer å 1:a klassens stationer, enligt hvad som framginge af meranämnda utredning, under år 1905 uppburit felräkningspenningar till belopp, öfverstigande 900 kronor. Å stationer af andra klass öfverstege felräkningspenningarne för *en* stationsinspektor nämnda belopp, för åtta stationsinspektorer å dylika stationer växlade felräkningspenningarna mellan lägst 305 kronor 44 öre och högst 776 kronor 90 öre. Å stationer af 4:e eller lägre klass deltog stationsinspektornas personligen i biljettförsäljning och annan uppbörd, hvadan för dessa verklig risk för felräkning kunde uppstå. Sådan risk föreläge äfven för stationsinspektorer i allmänhet vid utbetalning af aflöning åt stationernas personal, därvid å större stationer högst betydliga belopp skulle fördelas.

Af skäl, som kommittén å sid. 209 och 210 närmare utvecklar, därvid kommittén framför allt betonar de olägenheter från tjänste- och aflöningssynpunkt, som äro förbundna med det nuvarande systemet i fråga om felräkningspenningar, uttalar sig kommittén för en förändring beträffande ifrågavarande löneförmåner därhän, att desamma reduceras till hvad ursprungligen därmed kunde antagas hafva varit afsedt, nämligen att allenast utgöra ersättning för risken af ekonomisk förlust vid handhafvandet af uppbörd.

För vinnande af detta syfte borde till en början beträffande felräkningspenningar åt trafikafdelningens uppbördspersonal bestämmas, *att nämnda förmån endast finge tillkomma personal, som i regelbunden tjänstefördelning handhade uppbörd från allmänheten.* Därigenom skulle först och främst felräkningspenningar, som stode i samband med uppbörd, komma att upphöra för stationsinspektorer å sådana större stationer, där själfständiga föreståndare för vederbörande biljett- och godsexpeditioner förekomme. Vidare måste emellertid felräkningspennin-

garna begränsas till belopp, som stode i skäligt förhållande till vederbörande uppbördsmäns risk i olika fall.

Då risken för felräkning naturligen stode i ett visst förhållande till uppbördens storlek, funnes enligt kommitténs förmenande ingen anledning att frågå det gällande systemet, i hvad det innefattade felräkningspenningarnas bestämmande till viss procent af uppbörden. Med hänsyn emellertid till de belopp, som efter den nuvarande beräkningen, högst 0,3 procent af redovisade trafik- och telegraminkomster jämte efterkraftsbelopp, och i enlighet med de af Kungl. Maj:t fastställda närmare bestämmelser kunde tillfalla den i ständig tjänstgöring å ifrågavarande expeditioner anställda personalen, föreslår kommittén, att procenten måtte nedsättas till 0,1 procent. Men därjämte borde enligt kommitténs mening fastställas vissa maximibelopp, olika för olika befattningar, allt efter storleken af det ansvar vid uppbörd, som kunde anses tillkomma respektive befattningar. Efter öfvervägande af de på denna fråga inverkan omständigheter anser kommittén dessa maximibelopp, för år räknadt, böra utgöra:

för expeditionsföreståndare	kronor 300: —
» förste stationsskrifvare	» 180: —
» stationsföreståndare och stationsskrifvare.....	» 120: —
samt för öfrig personal (telegrafister, kontorsbiträden m. fl.)	» 60: —

Under framhållande att det, liksom nu vore fallet enligt gällande aflöningsreglemente, syntes böra tillkomma Kungl. Maj:t att utfärda bestämmelser för närmare reglering af felräkningspenningarna, uttalar kommittén i detta sammanhang följande grundsatser, hvilka enligt kommitténs åsikt borde följas vid en dylik reglering, nämligen:

att, för underlättande af felräkningsprocentens uträkning, densamma bestämmes lika å alla de belopp, som omförmälas i 1 § af tilläggsbestämmelserna till aflöningsreglementet;

att å sådana stationer, där särskilda biljett- eller godsexpeditioner finnas, ofvanstående procent beräknas särskildt å hvarje expeditions uppbörd samt fördelas mellan därstädes tjänstgörande personal med iakttagande af ofvannämnda begränsning; samt

att maximibeloppet fastställles för hvarje vederbörande expedition eller station för året tilldelad *befattning*, hvars innehafvare på förut angifven grund är berättigad till felräkningspenningar.

Hvad som här ofvan anförts beträffande felräkningspenningar för trafik- och telegrafstationernas uppbördspersonal ägde enligt kommitténs åsikt så till vida tillämpning å den förmån af ifrågavarande slag,

som tillkomme hufvudkassören hos styrelsen och distriktskassörerna, att densamma icke borde bestämmas större än som motsvarade vederbörandes risk. Hvad först anginge hufvudkassören, hvilken icke i någon större utsträckning verkställde utbetalningar till allmänheten, kunde enligt kommitténs förmenande icke påvisas, att han vid utfölvande af sin befattning löpte större risk i fråga om felräkning än distriktskassörerna åtminstone å de större distrikten utan snarare tvärtom; och hölle kommittén fördenskull före, att dessa befattningar borde uti ifrågavarande afseende likställas. Beträffande det belopp, som kunde anses skäligen böra såsom felräkningspenningar tillkomma samma befattningar, funne sig kommittén, med hänsyn till, å ena sidan, de betydande penningesummor, som handhades utaf befattningarnas innehafvare, och å den andra, det belopp, hvartill jämlikt senaste löneregleringar felräkningspenningar blifvit fastställda för kassören hos generalpoststyrelsen och hufvudkassören hos telegrafstyrelsen, eller 500 kronor, icke kunna för oförmälda kassörsbefattningar vid statens järnvägar föreslå lägre belopp än 300 kronor årligen.

Här ofvan har antydts, att stationsinspektorerne löpa risk att lida förluster genom felräkning vid utbetalning af aflöning åt stationspersonalen.

Under erinran att å de större stationerna dessa aflöningar årligen uppginge till högst betydande summor, hvilka skulle fördelas i en mängd poster, föreslår kommittén, att stationsföreståndare, som å station, där eljest icke felräkningspenningar utginge till dylik tjänsteman, verkställde aflöning, uppgående för år till minst 100,000 kronor, måtte i felräkningspenningar erhålla 25 öre för hvarje fulla tusental kronor af samma aflöning för år räknadt.

Hvad sålunda föreslagits för stationsföreståndare borde enligt kommitténs mening i tillämpliga delar äfven gälla för tjänstemän vid maskinafdelningen, hvilka tjänstgjorde såsom biträden åt distriktskassörerna vid aflöningslikvider till maskinafdelningens personal å en del stationer. I fråga om dessa tjänstemän plägade Kungl. Maj:t årligen, på framställning af järnvägsstyrelsen, medgifva, att ett extra arfvode finge såsom godtgörelse för oförmälda bestyr tillkomma en hvar af dem till ett belopp af 300 kronor för nio tjänstemän och 120 kronor för en tjänsteman. Därest kommitténs förenämnda förslag beträffande ifrågavarande tjänstemän vunne bifall, borde emellertid sist oförmälda extra arfvoden icke vidare ifrågakomma.

Beträffande de felräkningspenningar, hvilka jämlikt 10 § 1:o i aflöningsreglementet utginge med högst 300 kronor om året till de tjänste-

män å distrikten, som handhade underkassörsgöromål vid banafdelningen, har kommittén af skäl, för hvilka redogöres å sid. 214 i betänkandet, föreslagit, att ifrågavarande ersättning måtte, i stället för såsom felräkningspenningar, utgå i form af särskildt arvode till högst det belopp, som nu vore bestämdt.

Beträffande frågan om godtgörelse till de befattningshafvare, hvilka i anledning af kommitténs förslag till ändrade grunder för utbetalning af felräkningspenningar kunna komma att lida minskning i sina nu innehafvande löneinkomster, får jag tillfälle att längre fram yttra mig i sammanhang med redogörelse för kommitténs förslag beträffande öfvergångsbestämmelser.

För att meddela trafikant underrättelse om ankomsten af en gods-försändelse utsänder vederbörande föreståndare för station eller gods-expedition en notis, för hvars emottagande trafikanten har att erlägga 3 öre. Blanketterna till dessa notiser utlämnas från styrelsens biljett- och blankettkontor i häften om 200 notiser i hvarje; och åligger det stationerna att redovisa häftena med 4 kronor för häfte. Den skillnad, som uppstår mellan uppbörden, 3 öre för hvarje notis, och redovisningsbeloppet eller ett öre för hvarje notis, tillfaller stationen. Behållningen, som sålunda uppstår, plägar tilldelas stationsföreståndaren eller annan tjänsteman, som redovisar försäljningsbeloppet. Vid åtskilliga stationer tillfaller en del af behållningen notisbärarna eller andra betjante, som hafva att syssla med utbäringen af notiser. Bestämmelserna i förevarande afseende hafva meddelats af järnvägsstyrelsen genom ett cirkulär n:r 802 af den 28 mars 1884.

Provision för
godsnotiser.

Den ofvan omförmälda, i bil. D till kommitténs betänkande intagna utredningen rörande extra inkomster utvisar, att om också ifrågavarande s. k. notispenningar icke äga samma betydelse af löneinkomst, som fallet är med felräkningspenningarna, i det att ett jämförelsevis mindre antal tjänstemän komma i åtnjutande af notispenningar till något afsevärdt belopp, så kunna de dock å en del större stationer uppgå till betydande summor, af hvilka emellertid en del härflyta från anslutande enskilda järnvägar. Sammanlagdt utgjorde den summa, som under år 1905 uppbars af tjänstemännen i form af s. k. notispenningar från statens järnvägar, omkring 25,000 kronor.

Beträffande ifrågavarande provision framhåller kommittén (sid. 217), att det, i likhet med hvad i stort sedt gällde angående felräkningspenningar, icke kunde påstås, att nämnda löneinkomst hade något berättigande från den synpunkten, att densamma motsvarade ett högre ansvar eller en större

arbetsbörda hos den befattning, med hvilken inkomsten vore förenad, i förhållande till en annan i afseende å det kontanta arvodet likställd befattning, för hvilken dylik inkomst antingen alls icke eller allenast i ringa mån förekomme.

Vid sådant förhållande och då, såsom kommittén å sid. 217 närmare utvecklar, nämnda löneinkomst i sin mån bidroge till att *dels* förrycka aflöningsförhållandena och *dels* draga folk från den yttre tjänstgöringen in å expeditioner, där dylik inkomst kunde påräknas, uttalar sig kommittén för, att *provision för godsnotiser icke vidare måtte utgå såsom aflöningsform, utan att hela uppbörden för ifrågavarande notiser måtte redovisas.*

Provision å
fraktkredit.

I ett järnvägsstyrelsens cirkulär af den 14 januari 1898 äro bestämmelser meddelade rörande de närmare omständigheter, under hvilka trafikanter få åtnjuta anstånd med betalning af frakt för gods, eller s. k. fraktkredit. För hvarje trafikant, som erhållit tillstånd till kredit, föres en s. k. fraktkrediträkning; och såsom ersättning för hållande å dylik räkning utgår enligt nämnda cirkulär $\frac{1}{2}$ procent å fraktsumman till den tjänsteman, som för krediträkningen och den journal, enligt hvilken densamma upprättas.

Af utredningen angående extra inkomster i ofvannämnda bil. D framgår, att provisionen för fraktkredit särskildt för en del stationsföreståndare och förste stationsskrifvare kan uppgå till icke obetydliga belopp. Sammanlagda beloppet af provision å fraktkredit till tjänstemännen under år 1905 utgjorde omkring 23,000 kronor.

Beträffande ifrågavarande provision erinrar kommittén till en början (sid. 219), att det besvär, för hvilket densamma vore afsedd att utgöra ersättning, eller förande af journal samt räkning med vederbörande innehafvare af fraktkredit, icke syntes stå i rimligt förhållande till de belopp, som i dylik provision, enligt hvad utredningen visade, kunde tillkomma vederbörande. För öfrigt vore enligt kommitténs förmenande omförmälda arbete icke af den beskaffenhet, att det syntes mera än andra till tjänsten hörande åligganden böra särskildt godtgöras. Med hänsyn härtill och då ifrågavarande löneform vore förenad med enahanda olägenheter, som, på sätt ofvan framhållits, extra inkomster af större betydenhet i allmänhet förde med sig, nämligen att verka orättvist och förrycka aflöningsförhållandena i sin helhet, uttalar sig kommittén för att *provision å fraktkredit icke vidare måtte utgå såsom aflöningsform, utan att den afgift, som ansåges böra påläggas förmånen för en trafikant att erhålla fraktkredit, måtte i sin helhet redovisas såsom annan trafikinkomst.*

Kommittén har i detta sammanhang äfven tagit under ompröfning frågan huruvida en reglering borde ske af den ersättning, som jämlikt nådiga brefvet den 18 december 1903 och generalpoststyrelsens med stöd däraf den 19 i samma månad utfärdade cirkulär utgår från postverket till de befattningshafvare vid statens järnvägars stationer, som handhafva poströrelsen därstädes. Enligt de i nyssnämnda cirkulär fastställda grunder för reglering af arfvodena indelas poststationerna vid statens järnvägar i vissa aflöningsklasser med arfvoden åt föreståndarna af resp. 180, 240, 300, 360, 420, 480, 540 och 600 kronor om året. Förutom arfvodena till stationsföreståndarna utgå jämväl enligt samma cirkulär s. k. biträdesarfvoden, hvilka fördelas bland öfriga å stationen tjänstgörande befattningshafvare, som deltaga uti bestyret med posten.

Enligt hvad som inhämtas af utredningen i bil. D angående extra inkomster, förekomma postarfvoden hufvudsakligen å 4:e och 5:e klassens stationer. Bland tjänstemännen är det i regeln endast stationsföreståndare, som uppbära dylikt arfvode; i de fall, då förste stationsskrifvare och stationsskrifvare hafva blifvit delaktiga därpå, torde detta i allmänhet hafva skett vid uppehållande af stationsinspektorsbefattning. Beträffande beloppen växla dessa med få undantag mellan lägst omkring 400 och högst omkring 700 kronor för år räknadt. I tre fall har arfvodet uppgått till emellan 800 och 900 kronor och i ett fall till närmare 1,000 kronor per år. Att de såsom postarfvoden upptagna extra inkomster i åtskilliga fall icke obetydligt öfverstiga maximibeloppet för nämnda arfvode, 600 kronor, beror därpå, att vederbörande medräknat samtliga inkomster af poströrelsen, nämligen frimärkesprovisionen samt afgifter från trafikanter för lösväskor och postfack.

Hvad stationsmästares inkomster af posten beträffar, lämnas uppgift härom för år 1905 å sid. 136 i betänkandet; och inhämtas härpå, att nämnda inkomster för en stationsmästare uppgingo till 900 kronor. Lägsta beloppet utgjorde omkring 200 kronor, hvilket uppbars af fyra stationsmästare. I öfrigt uppgingo beloppen till mellan 200 och 300 kronor för 30 stationsmästare, emellan 300 och 400 kronor för 44 stationsmästare, mellan 400 och 500 kronor för 82 stationsmästare, mellan 500 och 600 kronor för 57 stationsmästare samt emellan sistnämnda belopp och ofvan omförmälda maximum, 900 kronor, för 13 stationsmästare.

Af skäl, som kommittén närmare utvecklade (å sid. 221), har kommittén icke ansett sig böra föreslå någon förändring uti den nuvarande anordningen beträffande postarfvoden; och har kommittén i sammanhang härmed uttalat sig, i hvad mån hänsyn borde tagas till ifråga-

varande extra inkomst vid bestämmande af det ordinarie arfvodet för de befattningshafvare, för hvilka nämnda inkomst kunde ifrågakomma.

Andra extra
inkomster.

Förutom de olika slag af extra inkomster af större betydelse, som här ofvan omhandlats, förekomma för befattningshafvare vid statens järnvägar en del andra dylika inkomster, hvilka *dels* grunda sig på af järnvägsstyrelsen tid efter annan utfärdade cirkulär *dels ock*, på förslag af styrelsen, årligen bestämmas af Kungl. Maj:t i sammanhang med fastställande af arfvodes- och kostnadsstater vid statens järnvägar.

För nu omförmälda extra inkomster har kommittén lämnat en redogörelse (å sid. 221—224), till hvilken jag tillåter mig att hänvisa.

Kommittén har af skäl, som angifvits på nyssnämnda ställe i betänkandet, ansett sistberörda slag af extra inkomster icke vara ägnade att utöfva någon inverkan på ifrågavarande lönereglering och förden skull uttalat sig för att desamma måtte lämnas orubbade.

Tilläggs-
arfvoden.

Bland särskilda aflöningsförmåner för befattningshafvare å distrikten äro äfven att räkna de *s. k. tilläggsarfvodena*, hvilka på förslag af 1893 års järnvägskommitté infördes vid 1897 års lönereglering. Enligt gällande aflöningsreglemente utgår dylikt arfvode dels till stationskarlsförmän, hvilken tjänstgör såsom växel- eller magasinshafvare vid större station, med 60 å 180 kronor för år och dels till stationskarl, hvilken tjänstgör såsom signalkarl, växelkarl eller magasinshafvare vid större station, med högst 60 kronor för år. Såsom regel gäller jämligt järnvägsstyrelsens cirkulär den 31 december 1897 och den 14 januari 1903, att tilläggsarfvode af ifrågavarande slag icke utbetalas till omförmälda befattningshafvare, som tjänstgöra å lägre station än 3:e klassens. Genom särskilda beslut af järnvägsstyrelsen har emellertid bestämts, att tilläggsarfvoden jämväl skola utgå till stationskarlsförmän och stationskarlar å vissa stationer af lägre klass än 3:e med liffigare trafik såsom Stugsund, Malmberget, Saltskog, Örebro södra, Olskroken och Tomteboda. Genom ett järnvägsstyrelsens beslut af den 13 december 1904 har vidare föreskrifvits i fråga om tilläggsarfvoden åt stationskarlsförmän, att fem år skulle i regeln förflyta emellan förhöjning af tilläggsarfvode från 60 till 120 kronor samt från 120 till 180 kronor. Det sistnämnda beloppet skulle dessutom endast utbetalas till stationskarlsförmän, som tjänstgjorde såsom växelförmän å 1:a—3:e klassens station med betydande växling. Enligt hvad som gällde i berörda afseende den 1 april 1906, åtnjöto af 435 stationskarlsförmän 38 stycken tilläggsarfvode å 60 kronor, 241 stycken dylikt arfvode å 120 kronor

och 54 stycken sådant arfvode å 180 kronor. Af 2,814 stationskarlar voro vid samma tid 1,909 stycken i åtnjutande af tilläggsarfvode.

Kommittén har (å sid. 75—78) redogjort för åtskilliga olägenheter, som äro förbundna med ifrågavarande tilläggsarfvoden. Till en början hade denna aflöningsform gifvit anledning till missnöje bland personalen å sådana stationer, där tilläggsarfvoden icke kunde förekomma, och kommittén ifrågasätter, huruvida icke detta missnöje kunde anses befogadt. Vidare anmärker kommittén, att omständigheterna föranlett därtill, att tilläggsarfvodena numera utdelades i betydligt större omfattning, än som kunde anses vara öfverensstämmande med den princip, å hvilken berörda aflöningsform vore grundad, nämligen att högre betalning borde tillerkännas sådana befattningshafvare inom en större grupp, hvilkas tjänstgöring vore af mera kräfvande natur.

Sälunda hade trafikbefälet, enligt hvad kommittén uppgifver, funnit sig föranlåtet att söka å de stationer, å hvilka enligt järnvägsstyrelsens bestämmande tilläggsarfvoden finge utbetalas till ifrågavarande stationspersonal, anordna tjänstgöringen så, att så många som möjligt af personalen måtte komma i åtnjutande af nämnda förmån. Af de stationskarlsförmän, som vore placerade å stationer af 1:a—3:e klass samt de öfriga här ofvan nämnda stationer, å hvilka enligt järnvägsstyrelsens medgifvande tilläggsarfvoden finge utdelas, vore endast 7 stycken i saknad af tilläggsarfvode, och, hvad beträffade stationskarlar å ifrågavarande stationer, åtnjöte alla utom 32 stycken dylikt arfvode. Detta vore enligt kommitténs uppfattning onekligen ett missförhållande men ett missförhållande, som i viss mån finge skrivas på själfva systemets räkning.

På grund af såväl de öfverdrifter i tillämpningen, hvartill det nuvarande systemet med tilläggsarfvoden gifvit anledning och hvilka enligt kommitténs förmenande svårligen kunde helt och hållet undvikas, som ock de olägenheter, hvilka, på sätt kommittén närmare utvecklat, vore förbundna med samma system, hvartill ytterligare komme, att afskaffandet utaf ifrågavarande tilläggsarfvoden skulle i sin mån bidraga till förenkling af lönesystemet vid statens järnvägar, föreslår kommittén att nämnda aflöningsform för stationspersonal måtte upphöra.

Förutom de här ofvan omförmälda tilläggsarfvodena till vissa stationsbetjante utgå äfven dylika arfvoden till en del banvakter. Sålunda förekommer i § 5 i gällande aflöningsreglemente stadgande där-om att banvakt, hvilken tjänstgör såsom vakt vid rörlig bro, kan under seglationstiden erhålla ett tilläggsarfvode af 60 å 120 kronor för år.

För närvarande utgå dylika arfvoden till 11 banvakter, af hvilka sex erhålla 10 kronor per månad och fem erhålla 5 kronor per månad, allt under seglationstiden.

Då kommittén, å ena sidan, icke funnit lämpligt att för det fåtal brovakter, som förekommer, upptaga särskilda ordinarie arfvoden i aflöningsstaten, men, å andra sidan, ansett, att med hänsyn till de större kraf, som måste ställas på innehafvarna af ifrågavarande befattningar, högre aflöningsförmåner borde tillkomma dem i förhållande till andra banvakter, förklarar kommittén sig sakna anledning att föreslå någon förändring i afseende å nu omhandlade tilläggsarfvoden, hvilka under alla omständigheter endast kunde förekomma i mycket ringa utsträckning.

Milpenningar.

Slutligen må i fråga om nu utgående särskilda aflöningsförmåner för befattningshafvare vid distrikten erinras om de tågpersonalen tillkommande milpenningarna, hvarom stadgas i 10 § af nu gällande aflöningsreglemente. Kommittén har icke framlagt något förslag till ändrade föreskrifter härutinnan; men har kommittén i sin motivering till den paragraf i det nya aflöningsreglementet, som afhandlar nämnda aflöningsform, (sid. 337), uttalat sig för en revision af nuvarande bestämmelser i detta ämne.

Beträffande de belopp, hvartill milpenningar kunna för ifrågavarande personal uppgå, inhämtas af den å sid. 32—55 i kommitténs betänkande intagna tablå öfver löneförmåner för statens järnvägars personal den 1 april 1906, att milpenningar i medeltal utgått under år 1905 till lokomotivförare med lägst 381 kronor högst 597 kronor, till eldare med lägst 165 kronor högst 298 kronor, till vagnsmörjare med lägst 210 kronor högst 363 kronor, till konduktörer med 191 kronor och till packmästare med 198 kronor.

Departements-
chefens
yttrande.

Ehuru den reglering af en del särskilda aflöningsförmåner för personal vid statens järnvägar, som af kommittén föreslagits, endast delvis utgör föremål för bestämmelser i aflöningsreglementet och sålunda faller under Riksdagens pröfning, har jag emellertid ansett mig böra lämna en redogörelse för, huru kommittén tänkt sig denna reglering i sin helhet, alldenstund sättet, på hvilket densamma genomföres, äger en viss betydelse vid bestämmande af de ordinarie arfvodena för ifrågavarande personal. Förestående redogörelse gifver vid handen, att af de aflöningsförmåner, hvarom nu är fråga, utgå felräkningspenningar, tilläggsarfvoden och milpenningar enligt i aflöningsreglementet stadgade

grunder, medan däremot provisioner för godsnotiser och å fraktkredit, postarfvoden samt de extra inkomster, för hvilka redogörelse lämnas i kommitténs betänkande å sid. 221—224, äro reglerade genom särskilda af Kungl. Maj:t eller järnvägsstyrelsen utfärdade bestämmelser.

Kommitténs förslag i förevarande afseende innebär, att felräkningspenningar skola utgå i betydligt reducerad omfattning, att tilläggsarfvoden för vissa stationsbetjante, stationskarlar och stationskarlsförmän samt provisioner för godsnotiser och å fraktkredit skola upphöra att utgå, men att däremot tilläggsarfvode till banvakt, som tjänstgör i egenkap af vakt vid rörlig bro, postarfvoden samt ofvanberörda extra inkomster skola bibehållas samt utgå enligt nu gällande grunder. Beträffande milpenningar har kommittén uttalat sig för en revision af de grunder, efter hvilka desamma för närvarande utgå, men komma dessa grunder icke till synes i aflöningsreglementet.

Hvad särskildt angår den princip, som enligt kommitténs åsikt bör ligga till grund för reglering af felräkningspenningarna, eller att beloppet af desamma borde bestämmas så, att det allenast utgjorde ersättning för risken af ekonomisk förlust vid handhafvande af uppbörd, anser jag densamma vara riktig, och har jag ej heller något att erinra mot den af kommittén föreslagna procent, högst 0,1 å vissa inkomster, efter hvilken de till trafikafdelningens uppbördspersonal utgående felräkningspenningar borde beräknas.

Beträffande såväl de af kommittén för kassör i styrelsen och distriktskassör föreslagna felräkningspenningar, 300 kronor, som ock de maximibelopp, som enligt kommitténs åsikt borde fastställas för de till trafikafdelningens uppbördspersonal utgående felräkningspenningar, har järnvägsstyrelsen i sitt underdåniga utlåtande öfver kommitténs betänkande uttalat sig för, att felräkningspenningarna, för att motsvara det med desamma afsedda ändamål att utgöra ersättning för vederbörande uppbörds mäns risk i olika fall, borde för kassör i styrelsen och distriktskassör sättas till 500 kronor, äfvensom att de af kommittén förordade maximibeloppen af felräkningspenningar till trafikafdelningens uppbördspersonal borde höjas:

för expeditionsföreståndare	från 300 till 500 kronor
» förste stationsskrifvare	» 180 » 300 »
» stationsföreståndare och stationsskrifvare...	» 120 » 200 »
» öfrig personal	» 60 » 100 »

Vidare har styrelsen hemställt, att — i öfverensstämmelse med hvad kommitterade föreslagit i fråga om stationsföreståndare samt befattnings-

hafvare vid maskinafdelningen, hvilka verkställa utbetalning af aflöning åt personal — till befattningshafvare, som enligt styrelsens uppdrag verkställde utbetalning af aflöning till personal vid styrelsens kontor, uppgående till minst 100,000 kronor för år, måtte utgå felräkningspenningar med 25 öre för hvarje fulla tusental kronor för år räknadt.

Enligt min åsikt är emellertid kommitténs förslag beträffande såväl beloppet af felräkningspenningar till kassör i styrelsen och distriktskassör som ock maximibeloppen för nämnda ersättning till trafikafdelningens uppbördspersonal mera öfverensstämmande med den princip, efter hvilken jag, på sätt ofvan nämnts, i likhet med kommittén finner felräkningspenningarna böra bestämmas, än styrelsens. Den utredning, som åstadkommits rörande förlust genom felräkning vid biljettexpeditionen å Stockholms centralstation, där ju förhållandena ofta nog måste anses särskildt ogynnsamma, tyder på, att kommitténs förslag fullt motsvarar ändamålet. Jag föranlåtes därför att biträda kommittéförslaget i berörda hänseende, liksom jag också anser mig kunna godkänna hvad kommittén i öfrigt i fråga om felräkningspenningar föreslagit.

Då skäl synes föreligga att, på sätt järnvägsstyrelsen hemställt, medgifva utbetalning af felräkningspenningar med förslaget belopp till befattningshafvare i styrelsen, som verkställer utbetalning af aflöning vid styrelsens kontor, får jag dock ansluta mig till hvad styrelsen härutinnan föreslagit.

Emot kommitténs förslag beträffande upphörande af provisioner för godsnotiser och å fraktkredit samt tilläggsarfvoden till stationsbetjante, hvilket förslag jag anser vara ägnadt att förenkla aflöningsförhållandena och förebygga nu rådande ojämnheter därvidlag, har jag ingenting att erinra.

Enligt min uppfattning skulle nyssnämnda syfte hafva främjats jämväl genom indragning af postarfvodena, men har jag låtit mig öfvertygas af de utaf kommittén anförda skäl, som tala emot en förändring åtminstone för närvarande af nu gällande anordning i fråga om ersättning till statsbanans personal för bestyret å stationerna med posten.

Emot bibehållande af tilläggsarfvode till banvakt, som tjänstgör såsom vakt vid rörlig bro, har jag ingen anledning till erinran.

I fråga om ordinarie arfvoden åt personalen vid statens järnvägar anser jag mig till en början böra i ett sammanhang redogöra för kommitténs förslag till dylika arfvoden för distriktspersonalen, som innefattar det vida öfervägrande antalet befattningshafvare vid statsbanorna;

och följer jag därvid kommitténs förfaringssätt att först behandla arfvodena för betjante eller, såsom kommittén i sitt förslag till aflöningsreglemente benämnt dem, befattningshafvare af lägre grad och därvid börja med de lägst aflönade.

Ordinarie arfvoden för befattningshafvare vid distrikten.

Befattningshafvare af lägre grad.

Enligt hvad jag vid redogörelsen här ofvan för kommitténs förslag till reglering af särskilda aflöningsförmåner för befattningshafvare vid distrikten haft tillfälle att anmärka, har kommittén ansett sig böra till en gemensam aflöningsgrupp med samma ordinarie arfvode sammanföra befattningshafvare i de lägsta graderna vid de olika afdelningarna; och har kommittén (å sid. 138 och 139) närmare angifvit skälen för denna anordning. De befattningshafvare, hvilka kommittén sålunda ansett böra likställas i berörda afseende äro följande: *kvinnliga kontorsbiträden, vaktmästare, förrådsvakter, vagnsmörjare, vagn- och stallkarlar, stationskarlar, portvakter å station af lägre klass än 1:a samt banvakter.*

Arfvoden åt
den lägsta
aflönings-
grupper.

Vid bestämmande af begynnelsearfvodet för ifrågavarande grupp af befattningshafvare, hvilken kommittén för korthetens skull benämnt *stationskarlsgruppen*, borde man, enligt hvad kommittén uttalar (sid. 139), taga till utgångspunkt det belopp, som enligt nuvarande förhållanden kunde anses såsom existensminimum för en familj vid början af dess tillvaro. Detta finge dock icke förstås så, som vore det kommitténs mening, att aflöningen borde afpassas nått och jämt efter hvad som oundgängligen erfordrades för lifvets nödtorft, utan syntes fasthellre vid aflöningens bestämmande hänsyn böra tagas till hvad som i allmänhet kunde anses utgöra lefnadsbehovet för en familj i den samhällsklass, hvarom nu vore fråga.

Under framhållande af de svårigheter, som gjorde sig gällande att erhålla något allmängiltigt uttryck härför, har kommittén emellertid (å sid. 141—143) meddelat en del statistiska uppgifter i berörda hänseende.

Vidare har kommittén för belysning af frågan om den lämpliga aflöningen för den grupp af befattningshafvare vid statens järnvägar, hvarom nu är fråga, redogjort för *dels* aflöningsförhållandena för en del andra löntagare i allmän och enskild tjänst *dels ock* till kommittén inkomna framställningar i lönefrågan från befattningshafvare, tillhörande ifrågavarande grupp.

Beträffande den af kommittén sålunda lämnade redogörelsen i nu anmärkta afseenden tillåter jag mig att hänvisa till betänkandet (sid. 140—150). Därvid ber jag särskildt att få fästa uppmärksamheten vid kommit-

téns framställning af *dels* de löneregleringar, som under senare tid kommit till stånd på underhandlingens väg vid Stockholm—Rimbo, Malmö—Ystads samt Landskrona och Hälsingsborgs järnvägar (sid. 144—145) *dels* ock den under sommaren år 1906 genomförda lönereglering för den extra personalen vid statens järnvägar (sid. 146—148).

Efter öfvervägande af de på frågan inverkan omständigheter finner sig kommittén böra föreslå det ordinarie arfvodet för ofvannämnda befattningshafvare, tillhörande stationskarlsgruppen, till lägst 780 kronor och högst 1,080 kronor, hvilken senare aflöning skulle upp-nås efter 15 års ordinarie tjänst.

I Stockholm, där förmånen af fri bostad jämte bränsle, hvilken för-mån enligt kommitténs förslag skulle tillkomma samtliga betjante inom nämnda grupp med undantag af kvinnliga kontorsbiträden, kan uppskattas till omkring 400 kronor, skulle den totala inkomsten för exempelvis en stationskarl, inberäknadt beklädnadsersättning och dyrortstillägg, sålunda kunna uppskattas till lägst 1,360 kronor och högst 1,660 kronor. Å en station i landsorten, där bostadsförmånen kan värderas till exempelvis 200 kronor och där dyrortstillägg icke skulle utgå, utgöra motsvarande tal resp. 1,100 och 1,400 kronor.

Vid en jämförelse mellan den af kommittén föreslagna aflöning för ifrågavarande befattningshafvare, å ena sidan, samt nu utgående aflöning för samma befattningshafvare, å den andra, uppstår, såsom kommittén (å sid. 151) framhåller, en mångfald olika kombinationer, beroende på de skiljaktigheter i afseende å nuvarande aflöning, som äro rådande icke blott emellan de särskilda befattningarna i förhållande till hvarandra utan äfven inom en och samma befattning. Detta senare gällde framför allt stationskarlarna, hvilkas aflöning växlade såväl efter tjänstgörings-ort som efter arten af tjänstgöring. En stationskarl å en station af 1:a, 2:a eller 3:e klass, hvilken åtnjöte tilläggsarfvode, kunde sålunda hafva 120 kronor mera i aflöning än hans i tjänsten jämnårige kamrat vid en 4:de klassens station.

Kommittén har (å sid. 152) anfört en del exempel på förhållandet emellan nuvarande och af kommittén föreslagen aflöning, för hvilka jag tillåter mig att här redogöra.

En banvakt i lägsta aflöningsklassen å en sträcka ute å linjen söder om Krylbo med bostad in natura åtnjuter för närvarande i aflöning, inberäknadt beklädnadsersättning och det af Riksdagen beviljade tillfälliga lönstillägget å 60 kronor, lägst 660 kronor och högst 840 kronor. Enligt kommitténs förslag skulle hans aflöning inklusive beklädnadsersättning å 90 kronor, men utan dyrortstillägg, utgöra

lägst 870 kronor och högst 1,170 kronor. Lokomotivputsare och med dem likställda betjante, hvilka tjänstgöra å annan station söder om Krylbo än Stockholm, Göteborg och Malmö samt innehafva bostad in natura, hafva för närvarande i aflöning, inberäknadt ofvannämnda lönetillägg å 60 kronor, lägst 600 kronor och högst 840 kronor. För nämnda befattningshafvare skulle den kontanta aflöningen, inklusive beklädnadsersättning, 90 kronor, men oberäknadt dyrortstillägg, utgöra lägst 870 kronor och högst 1,170 kronor, hvarjämte de skulle erhålla öfverdragskläder in natura. Samma befattningshafvare, som äro stationerade i Stockholm, Göteborg och Malmö och som icke hafva bostad in natura, åtnjuta för närvarande ordinarie arfvode med lägst 600 kronor, hyresbidrag med 120 kronor, tillfälligt lönetillägg med 60 kronor samt dyrtidstillägg med 72 kronor eller tillhoppa 852 kronor. I högsta löneklassen med ordinarie arfvode af 780 kronor, hyresbidrag med 156 kronor, dyrtidstillägg med 93 kronor 60 öre samt nyssnämnda lönetillägg utgör aflöningen sammanlagdt 1,089 kronor 60 öre. Enligt kommitténs förslag skulle aflöningen för dylika befattningshafvare, om hänsyn toges till värdet å nämnda platser af den fria bostaden med bränsle (resp. 400, 350 och 300 kronor) äfvensom till dyrortstillägget, beräknas till lägst 1,330 kronor och högst 1,630 kronor i Stockholm, lägst 1,280 och högst 1,580 kronor i Göteborg samt lägst 1,230 kronor och högst 1,530 kronor i Malmö, hvartill skulle komma öfverdragskläder in natura. För en stationskarl å 4:de klassens station med bostad in natura uppgå för närvarande samtliga kontanta löneförmåner till lägst 660 kronor och högst 900 kronor. Under enahanda förutsättning i afseende å inkvarteringsförmånen skulle hans aflöning enligt kommitténs förslag utgöra lägst 900 kronor och högst 1,200 kronor. Den kontanta aflöningen för en stationskarl i Stockholm med fri bostad, tilläggsarfvode och tillfälligt lönetillägg utgår nu med lägst 780 kronor och högst 960 kronor. För honom skulle den kontanta aflöningen komma att utgöra lägst 960 kronor och högst 1,260 kronor.

Vidkommande de grunder, efter hvilka löneförhöjning borde äga rum för nu omhandlade befattningshafvare, erinrar kommittén (sid. 154), hurusom i berörda afseende sedan lång tid tillbaka tillämpats systemet med små och ofta återkommande förhöjningar. I fråga om tidsperioderna vid hvarje förhöjning för närvarande anmärker kommittén (sid. 155), att dessa för nu ifrågavarande betjäningsgrupp växlade högst betydligt, nämligen från 2 till 5 år, under det att beloppet af hvarje löneförhöjning vore densamma eller 60 kronor. För vinnande af större

enkelhet och likformighet i aflöningsystemet föreslår kommittén den förändring i berörda afseende, att tiden mellan hvarje förhöjning, som fortfarande skulle för befattningshafvare, tillhörande omhandlade grupp, utgöra 60 kronor, fastställas till tre år. Med ett begynnelsearfvode af 780 kronor och under iakttagande af den ofvan angifna uppflyttningstiden, femton år, skulle alltså högsta arfvodet, 1,080 kronor, uppnås efter fem löneförhöjningar.

Jag anser mig böra i detta sammanhang anmärka, att kommittén i afseende å löneförhöjningar förordar tillämpning af ett konsekvent genomfördt system med treårsperioder mellan löneförhöjningarna för samtliga befattningshafvare vid statens järnvägar. I den mån högre begynnelse- och slutarfvoden tilldelats resp. befattningar, hafva emellertid förhöjningarnas belopp ökats till förebyggande däraf att tiden för uppnående af högsta arfvodet skulle blifva allt för långt framskjuten. Inom en del af ifrågavarande kategorier har kommittén dessutom af särskilda skäl ansett sig böra väsentligt inskränka antalet löneförhöjningar.

I ifråga om de synpunkter, som varit för kommittén bestämmande vid framläggande af ofvan omförmälda förslag till regler för löneförhöjning, tillåter jag mig hänvisa till hvad kommittén i detta ämne anfört (å sid. 154—157).

Departements-
chefens
yttrande.

Emot kommitténs förslag att till en gemensam aflöningsgrupp sammanföra de i lägsta graden stående befattningshafvarna vid de olika afdelningarna har jag intet att erinra. Ej heller kan jag finna annat än att de föreslagna lägsta och högsta arfvodesbeloppen äro väl afvägda, detta särskildt med hänsyn till den af kommittén framlagda utredning rörande lefnadskostnader samt de aflöningar, som på senare tider under medverkan af representanter för tjänstehafvarna själfva blifvit fastställda för ungefär motsvarande befattningar vid enskilda järnvägar och därmed jämförliga företag.

Emellertid tillåter jag mig i detta sammanhang nämna, att uti en af svenska järnvägsmanaförbundet gjord framställning, innefattande erinringar mot kommitténs förslag, begärts, att arfvodet för ifrågavarande grupp måtte sättas till lägst 840 högst 1,200 kronor, hvarjämte yrkats, att ett tilläggsarfvode af 120 kronor om året måtte tilldelas de gruppen tillhörande befattningshafvare, som efter 15 års oförvitlig tjänst icke blifvit befördrade.

Jag anser mig böra påpeka, att redan kommitténs förslag innebär en högst afsevärd löneförbättring för ifrågavarande grupp. Den kontanta

aflöningen utgör för närvarande exempelvis för en stationskarl i Stockholm med fri bostad, om beklädnadsersättning, tilläggsarfvode och tillfälligt lönetillägg medräknas, lägst 780 högst 960 kronor. För honom skulle den kontanta aflöningen enligt kommitténs förslag, inberäknadt beklädnadsersättning och dyrortstillägg, uppgå till lägst 960 högst 1,260 kronor, sålunda en ökning af omkring 23 procent i lägsta och 31 procent i högsta aflöningsgraden. Härvid bör särskildt anmärkas, att i de nuvarande aflöningsförmåner medräknats den löneförbättring af 60 kronor, som redan af Riksdagen medgifvits för de svagast aflönade befattningshafvarna.

Om jag sålunda också icke ansett mig kunna föreslå någon förhöjning i de af kommittén ifrågasatta lönesatserna för den s. k. stationskarlsgruppen, har jag emellertid funnit mig böra i viss mån tillmötesgå ett önskemål, som uttalas i förenämnda framställning från svenska järnvägsmanaförbundet, nämligen i fråga om den tid, inom hvilken högsta arfvodet skulle uppnås. Denna tid har, såsom ofvan nämnts, kommittén ansett böra utgöra 15 år.

Då framför allt för de svagast aflönade befattningshafvarna aflöningen bör vara afpassad efter ett sådant system, att densamma noga följer lefnadsbehofven, har jag ansett detta syftemål på ett lämpligare sätt än det af kommittén föreslagna vinnas därigenom att uppflyttnings-tiden, på sätt också en ledamot i kommittén i afgifven reservation förordat, förkortas till 12 år. Härvidlag har jag jämväl tagit hänsyn till hvad i sådant afseende skulle jämlikt de för Riksdagen framlagda förslagen till löneroglering för personal vid post- och telegrafverken komma att gälla för motsvarande befattningshafvare vid dessa verk. Den sålunda af mig förordade förändringen torde lämpligast kunna genomföras på det sätt att sista löneförhöjningen bestämmes till 120 kronor i stället för 60 kronor.

Beträffande två kategorier af befattningshafvare, tillhörande nu omhandlade grupp, nämligen *banvakter* och *kvinnliga kontorsbiträden*, finner jag dock ej anledning att frångå kommitténs förslag i fråga om löneförhöjningstiden, när jag anser dessa tjänstehafvare i jämförelse med öfriga redan enligt kommitténs förslag vara synnerligen väl tillgodosedda i afseende å det ordinarie arfvodet.

Hvad till en början angår banvakter, har också kommittén, såsom framgår af dess uttalande å sid. 153 i betänkandet, varit betänkt på att bestämma deras arfvode till lägre belopp än för öfriga befattningshafvare inom gruppen. Jag tillåter mig här anföra hvad kommittén i berörda afseende yttrat:

»Inom kommittén har ifrågasatts, huruvida icke den banvakterna i regeln tillkommande förmånen af egen stuga jämte därtill hörande täppa vore af det värde att den rättvisligen borde medföra någon minskning i det ordinarie arfvodet i förhållande till deras kamrater inom samma grupp. Häremot har visserligen gjorts gällande, att nämnda värde i ofruktbara trakter särskildt i de nordligare delarna af landet vore obetydligt, men enligt hvad för kommittén upplysts, tillämpas i allmänhet den praxis inom resp. distrikt, att i den mån fördelaktigare banvaktstugor blifva lediga, få de öfvertagas af förut i berörda afseende sämre lottade banvakter, hvadan efter hand de flesta banvakter erhålla en stuga af den beskaffenhet, att besittningen däraf måste betraktas såsom en särskild förmån. Då kommittén, oaktadt sålunda skäl kunna anses tala för bibehållande af den hittills vid statens järnvägar tillämpade principen i afseende å ordinarie arfvode för banvakterna i förhållande till exempelvis stationskarlarna likväl funnit sig böra föreslå en förändring härutinnan, har kommittén i främsta rummet tagit hänsyn till banvakternas jämförelsevis dåliga befordringsutsikter. Under det att sålunda, hvad särskildt stationskarlarna angår, dessa äga möjligheter till befordran inom tre särskilda närmast högre ställda grupper, nämligen kontorsbiträden, konduktörer och stationskarlsförmän, äro praktiskt taget banmästar-tjänsterna de enda, som i befordringsväg närmast stå banvakterna till buds och förhållandet mellan antalet banmästarbefattningar och antalet banvakter ställer sig tämligen ogynnsamt för banvakternas befordringsutsikter, hvilket framgår däraf att, enligt hvad den såsom bilaga till detta betänkande fogade statistiska utredningen utvisar, medeltalet lefnads- och tjänsteår vid befordran från banvakt till banmästare kan anses hafva utgjort resp. 41,1 och 12,3. En omständighet, som jämväl bidragit till kommitténs ifrågavarande beslut, är att inom personalen själf önskemål uttalats därom att samtliga lägst aflönade befattningar inom de olika afdelningarna måtte likställas i afseende å det ordinarie arfvodet — ett önskemål, som blifvit tillgodosedt icke blott vid de ofvan omförmälda löneregleringarna vid en del enskilda banor utan äfven vid bestämmandet under sommaren 1906 utaf aflöning åt den extra personalen vid statens järnvägar. Till stöd för kommitténs förslag att i fråga om det ordinarie arfvodet likställa banvakterna med öfriga betjante inom ifrågavarande grupp kan slutligen anföras, att härigenom vinnes rättelse i det missförhållande, som enligt kommitténs mening för närvarande äger rum därutinnan, att banvakterna, till följd däraf att den under tjänstetiden dem tilldelade förmånen af egen stuga anses böra medföra minskning beträffande det ordinarie arfvodet, blifva sämre ställda

i pensionshänseende efter afskedstagandet, då nämnda förmån upphör, än med dem i tjänstefseende likställda befattningshafvare.»

Enligt min mening lär det icke kunna förnekas, att den egna stugan med täppa i de flesta fall innebär en afgjord förmån för banvakterna i förhållande till andra eljest med dem likställda befattningshafvare. Härtill kommer ock, att lefnadskostnaderna för banvakterna, som i regel hafva sitt hemvist på landsbygden i egentlig mening, otvifvelaktigt ställa sig lägre än för flertalet af de i stationssamhällen boende befattningshafvare.

Då emellertid, såsom kommittén framhållit, befodringsförhållandena för banvakterna äro synnerligen ogynnsamma och med hänsyn jämväl till önskvärdheten däraf, att det belopp, hvarå pension beräknas, kommer att blifva detsamma för med hvarandra likställda befattningshafvare, har jag ansett någon nedsättning af slutaflöningen icke lämpligen böra äga rum, men å andra sidan icke heller funnit dem böra tillerkännas förmånen att redan inom 12 år uppnå högsta arfvodesbeloppet.

För de kvinnliga kontorsbiträdenas vidkommande finner jag den af kommittén föreslagna tiden för slutaflöningens erhållande vara motiverad däraf, att vid bestämmande af deras lönevillkor hänsyn icke i regeln behöfver tagas därtill att de hafva andra än sig själfva att försörja.

Med stöd af det ofvan sagda finner jag mig kunna understödja kommitténs förslag till ordinarie arfvode för den s. k. stationskarlsgruppen med den ändring, att tiden för uppnående af högsta arfvodet för stationskarlar, portvakter af lägre klass än 1:a, förrådsvakter, vagnsmörjare, vagn- och stallkarlar samt vaktmästare vid distrikten bestämes till 12 år.

Jag vill i detta sammanhang anmäla, att uti särskilda till Kungl. Maj:t ingifna skrifter framställningar gjorts från de kvinnliga kontorsbiträdena därom, att arfvodet för dem måtte sättas till lägst 900 högst 1,380 kronor samt från vaktmästarna vid distrikten, att de måtte i aflöningshänseende sättas lika med vaktmästare i styrelsen.

Vid pröfning af kommitténs förslag till aflöning för befattningshafvare af den lägsta graden vid statens järnvägar har jag naturligen icke underlåtit att taga hänsyn till de lönevillkor, som beträffande motsvarande personal vid posten och telegrafan ifrågasatts uti de nu föreliggande löneregleringsförslagen för denna personal. Om också i fråga om tjänstgörings- och befodringsförhållanden en del olikheter kunna påvisas mellan omförmälda befattningshafvare inom de olika verken, hvilka olikheter kunna betinga vissa modifikationer i aflöningsförhållan-

den med mera, synes mig dock i stort sedt en jämförelse dem emellan ur förenämnda synpunkt vara berättigad.

Vid en dylik jämförelse torde exempelvis en stationskarl i Stockholm böra likställas med en postbetjänt af 1:a lönegraden utan särskildt arfvode samt med ett stationsbiträde vid telegrafverket med 30 procents inkvartering. Vidare synes en stationskarl å en ort, där ersättning för bostad och bränsle skulle utgöra 20 procent af arfvodet, kunna jämsställas med postbetjänt af 4:e lönegraden utan särskildt arfvode och med stationsbiträde med 15 procents inkvartering.

Hvad angår inkvarteringen för befattningshafvare tillhörande stationskarlsgruppen torde, då enligt det föreliggande förslaget större delen af dem skulle erhålla bostad in natura jämte vedbrand, värdet häraf böra beräknas. Enligt utredningen i kommittéförslaget kan detta uppskattas i Stockholm till 400 kronor samt å ort med 20 procents hyresbidrag till i medeltal 175 kronor.

Då beklädnadsförmån till ungefär samma värde skulle tillkomma samtliga ofvannämnda befattningshafvare, kan man vid en sammanställning i förevarande afseende bortse från densamma.

För åskådliggörande af resultatet af en enligt förenämnda grunder gjord jämförelse mellan den af mig nu föreslagna aflöning för stationskarlsgruppen, å ena, samt de lönesatser, som förekomma i förslagen till lönereglering för omförmälda befattningshafvare vid post- och telegrafverken, å andra sidan, har jag låtit upprätta följande tablå.

Telegrafverket.

	Erforderliga tjänstår för högsta arfvodes erhållande.	Aflöning.	Inkvartering.	S u m m a.
Stationsbiträde med 30 % inkvartering	lägst	—	840	252
	högst	12	1,260	378
Stationsbiträde med 15 % inkvartering	lägst	—	840	126
	högst	12	1,260	189

Postverket.

	Erforderliga tjänstär för högsta arfvodes erhållande.	Aflöning.	Summa.
Postbetjänt af 1:a lönegraden utan särskildt arfvode {	lägst —	1,200	1,200
högst 12	1,740	1,740	
Postbetjänt af 4:e lönegraden utan särskildt arfvode {	lägst —	1,020	1,020
högst 12	1,380	1,380	

Statens järnvägar.

	Er-forderliga tjänstär för högsta arfvodes erhållande.	Arfvode.	Bostad in natura jämte vedbrand värderad till	Orts-tillägg.	Summa.
Stationskarl i Stockholm {	lägst —	780	400	60	1,240
högst 12	1,080	400	60	1,540	
Stationskarl å ort med 20 % {	lägst —	780	175	—	955
inkvartering {	högst 12	1,080	175	—	1,255

Hvad till en början angår jämförelsen med postbetjante, inhämtas af ofvanstående tablå, att postbetjanten i Stockholm har 40 kronor mindre i begynnelse aflöning men 200 kronor mer i slutaflöning än stationskarlen. Postbetjanten af 4:e lönegraden åter har 65 kronor mer i begynnelse aflöning samt 125 kronor mer i slutaflöning än stationskarlen å en ort med 20 procents hyresersättning.

Vidkommande särskildt slutaflöningen, därvid postbetjanten skulle komma att ligga icke obetydligt öfver stationskarlen, anser jag skillnaden härutinnan väl motiverad genom de bättre befodringsutsikter, som stå särskildt stationskarlarna till buds, om än postbetjante äga utsikt att genom erhållande af särskildt arfvode om 240 à 180 kronor

om året vinna någon förhöjning i det ordinarie arfvodet. Antalet dylika s. k. förste postbetjante uppgår för närvarande till 531 eller en tredjedel af hela antalet postvaktbetjante.

Beträffande å andra sidan stationskarlarnas befordringsmöjligheter må framhållas, att från denna klass rekryteras för närvarande såväl stationskarlsförmännen som trafikafdelningens tågpersonal och i viss mån äfven kontorsbiträdena. Enligt 1906 års arfvodesstat finnas 2,814 stationskarlar, under det att antalet befattningshafvare inom öfriga ofvannämnda grupper med undantag af kontorsbiträden utgör sammanlagdt 1,072. En ytterligare befordringsutsikt beredes stationskarlarna därutinnan att de genom stationskarlsförmans- och kontorsbiträdesgraderna kunna avancera till stationsmästarbefattning. Antalet stationsmästarbefattningar utgör enligt 1906 års arfvodesstat 244.

Härtill kommer, att till följd af ett utaf kommittén framlagdt förslag om ökning af stationskarlsförmännens antal, hvilket förslag jag anser mig böra understödja, befordringsmöjligheterna för stationskarlarna skulle blifva ännu bättre än för närvarande.

Hvad angår öfriga befattningshafvare vid statens järnvägar, tillhörande ifrågavarande grupp, äro de visserligen icke i befordringsafseende lika gynnsamt ställda som stationskarlarna, men äfven för dem, särskildt maskinafdelningens personal, skulle det föreliggande löneförslaget, som jämväl innefattar inrättande af nya tjänster vid nämnda afdelning medföra, att befordringsförhållandena icke blifva ofördelaktiga.

I fråga om jämförelsen med postbetjante tillåter jag mig slutligen erinra, att den för dem föreslagna lönestaten innebär i medeltal en förhöjning i begynnelseaflöning af 16,8 procent och i slutaflöning 20,8 procent.

För en stationskarl i Stockholm medför, såsom ofvan nämnts, det föreliggande löneförslaget en höjning i begynnelseaflöning af cirka 23 procent och i slutaflöning af cirka 31 procent. För banvakterna, som i regeln icke åtnjuta tilläggsarfvode och som dessutom hafva en löneklass mindre i slutaflöning, ställer sig förhållandet i berörda afseende ännu fördelaktigare.

Hvad härefter angår jämförelsen med stationsbiträdena vid telegrafverket, framgår af tablån, att en dylik befattningshafvare med 30 procents inkvartering skulle erhålla 148 kronor mindre i begynnelseaflöning men däremot 98 kronor mera i slutaflöning än stationskarlen i Stockholm. För ett stationsbiträde med 15 procents inkvartering åter skulle begynnelseaflöningen blifva 11 kronor högre samt slutaflöningen 194 kronor högre än för stationskarlen å en ort, där hyresersättning skulle utgå med 20 procent.

I fråga om stationsbiträdena torde i ännu högre grad än hvad angår postbetjante gälla, att de på grund af ringa befordringsutsikter böra särskildt i afseende å slutaflöningen blifva bättre tillgodosedda än befattningshafvare, tillhörande stationskarlsgruppen. Å andra sidan torde deras tjänst få anses mindre maktpåliggande än postvaktbetjantes.

Innan jag redogör för kommitténs förslag till ordinarie arfvoden för öfriga här ofvan icke omförmälda befattningshafvare vid distrikten, tillhörande nuvarande betjäningsklass, eller med dem likställda, får jag lämna en framställning rörande vissa förändringar, som kommittén förordar i afseende å nyssnämnda personals gruppering samt göromåls fördelning emellan de särskilda befattningarna.

*Organisations-
förändringar
bland betjä-
ningsperso-
nalen.*

Till stöd för sina förslag härutinnan yttrar kommittén, bland annat, följande (sid. 157 och följ.).

Då kommittén icke ansett sig kunna godkänna systemet med tilläggsarfvoden såsom godtgörelse för det mera maktpåliggande arbetet, men däremot hölle före, att dylikt arbete borde betinga högre betalning, syntes ingen annan utväg återstå än att söka anpassa de ordinarie arfvodena i allmänhet med hänsyn till nu anmärkta omständigheter, hvilket återigen medförde dels en omgruppering af personalen inom nuvarande befattningar och dels inrättande af nya högre befattningar. Kommittén kunde icke finna annat än att ett dylikt sätt för åstadkommande af aflöningsförbättring, hvarigenom tillfälle bereddes den dugande, åt hvilken mera ansträngande och ansvarsfulla sysslor kunde anförtros, att erhålla en däremot svarande aflöning, vore från såväl ekonomisk som tjänstesynpunkt att föredraga framför en mera likformig aflöningsförhöjning för samtliga nuvarande befattningshafvare. De ökade befordringsmöjligheter, som genom omförmälda anordning bereddes personalen, syntes i ännu högre grad än hvad som gällde i fråga om löneförhöjningar vara ägnade att väcka och underhålla vederbörandes ambition i tjänsten, då ju af naturliga orsaker en tjänstehafvare, som hade goda utsikter att avancera, vore mera böjd för att ägna hela sitt intresse åt tjänsten än en, för hvilken befordran till högre befattning tedde sig såsom något ovisst och aflägsat.

Hvad då först angår ofvannämnda stationsbetjante, så förhölle det sig, anmärker kommittén, i verkligheten så, att ett stort antal *stationskarlar* utöfvade ständigt förmanstjänst såväl vid växlingar som i magasin och vid vagnvågar m. m., för hvilken tjänstgöring de hittills antingen icke haft någon ersättning såsom t. ex. å de flesta stationer af lägre klass än 3:e eller ock blifvit godtgjorda genom förenämnda tilläggsarfvoden. Vidare vore att märka, att å en del mindre stationer funnes,

*Stations-
betjante.*

förutom stationsföreståndaren, endast stationskarlar men däremot hvarken kontorsbiträde eller stationskarlsförman. Å dylika stationer, hvarest tilläfventyrs på grund af nattåg tjänstgöringstiden påginge dygnet om, plägade en stationskarl tjänstgöra såsom stationsföreståndarens närmaste man samt aflösa honom i tjänsten och detta utan särskild ersättning. Med hänsyn till nu anmärkta förhållanden föreslår kommittén, att stationskarlsförmännens antal måtte ökas i den omfattning, dels att stadigvarande förmanskap å större stationer för växellag, i magasin, vid vagnvägar, lastkajer och hamnspår m. m. måtte i regeln utöfvas af stationskarlsförmän, dels ock att vid mindre stationer, vid hvilka för närvarande hvarken kontorsbiträden eller stationskarlsförmän förekomme, måtte varda anställd en stationskarlsförman i stället för stationskarl såsom stationsföreståndarens närmaste man eller ställföreträdare. Detta afsåge dock icke att gälla för de minsta stationerna, där endast en eller två stationskarlar vore anställda. Då benämningen stationskarlsförman syntes kommittén mindre lyckligt vald, föreslår kommittén att densamma måtte utbytas mot »stationsförman». Beträffande den omfattning, i hvilken de nuvarande stationskarlsförmännen skulle behöfva ökas för genomförande af det nu omhandlade förslaget, hade kommittén genom järnvägsstyrelsen låtit infordra utlåtanden från vederbörande distriktsförvaltningar. Med ledning af dessa utlåtanden angifver kommittén antalet erforderliga nya stationsförmansbefattningar till omkring 350 stycken.

Med frågan om ökning af antalet sist omförmälda befattningshafvare sammanhänge, anmärker kommittén (sid. 158), i viss mån frågan om kontorsbiträdenas vid trafikafdelningens ställning. Under erinran om, att man vid statens järnvägar under senare tider mera allmänt inslagit på den vägen att till kontorsbiträden ej befordra annan personal än sådan, som erhållit utbildning i yttre tjänstgöring och därunder förvärfvat sig fallenhet och förmåga att deltaga i göromål af jämförelsevis gröfre art, förordar kommittén i öfverensstämmelse härmed, att till kontorsbiträden vid trafikafdelningen i regeln måtte befordras stationskarlar. Vidkommande åter beskaffenheten af kontorsbiträdenas tjänstgöring uttalar sig kommittén för lämpligheten däraf, att å mindre stationer, där kontorsbiträde tjänstgjorde såsom stationsföreståndarens närmaste man och ställföreträdare, kontorsbiträdena måtte efterhand ersättas af stationsförmän.

Beträffande vidare förhållandena inom den nuvarande stationskarlsförmansgruppen, syntes det kommittén, att de sysslor, som i vissa fall utöfvades af befattningshafvare, tillhörande denna grupp, vore af den maktpåliggande art, att ökningen i arbete och ansvar icke kunde anses

tillräckligt godtgjord genom det nu utgående tilläggsarfvodet, högst 180 kronor om året, hvilket för närvarande åtnjötes af 54 stationskarlsförmän. Vid exempelvis Stockholm central och en del andra stationer vore trafikförhållandena af den art, att det kräfdes särskildt framstående egenskaper hos den person, som vid dylika stationer skulle utöfva den högsta på en man af betjäningsspersonalen ankommande ledningen af växlingen, hvartill komme, att han hade en talrik personal under sig. Med hänsyn till nu anmärkta förhållanden föreslår kommittén, att *befattningshafvare, som tjänstgjorde i nyssnämnda egenskap å stora bangårdar, där särskildt omfattande växling ägde rum, måtte tilldelas en särskild högre tjänstegrad under benämning stationsmästare å bangård*. Antalet erforderliga befattningar af detta slag kunde anslås till omkring ett tjugutal.

Kommittén erinrar i detta sammanhang, att kommitténs förslag beträffande såväl ökning af stationskarlsförmännens antal som inrättandet af nyssnämnda befattning icke innebure någon ökning af personalen öfver hufvud taget utan endast en uppflyttning i tjänstegrad af en del af den nuvarande personalen.

Äfven i afseende å trafikafdelningens tågpersonal, d. v. s. *öfverkonduktörer, konduktörer och packmästare*, föreslår kommittén en viss omgruppering. Hvad först angår öfverkonduktörerna, erinrar kommittén, att denna benämning innebure allenast en honnörsgrad, utan att därmed vore förenadt högre arfvode än för öfriga konduktörer. Att bibehålla nu omförmälda tjänstegrad, som icke ägde någon motsvarighet i fråga om arten af vederbörandes tjänstgöring, vore enligt kommitténs förmenande oegentligt. Däremot föreslår kommittén inrättandet af en ny högre tjänstegrad för en viss grupp af ifrågavarande personal nämligen tågförarna eller, såsom de i vederbörande instruktioner äfven kallades, 1:e konduktörerna. Beträffande fördelningen af göromålen mellan de särskilda grupperna af tågpersonal anför kommittén följande.

Trafikafdelningens tågpersonal.

Tågföraren hade befälet å tåget, vore skyldig att gifva akt på signaler, afgåfve rapport om »klart efter», omhänderhade järnvägens postväskor och tåget rörande papper samt hölle reda på af- och tillkoppling af vagnar i tåget, hvilket senare åliggande särskildt å godstågen vore af ganska ansvarsfull beskaffenhet, hvarjämte han deltog i bestyret med visering af biljetter. Å snälltåg, där särskild konduktör vore anställd för detta ändamål, förrättade denne hufvudsakligen sist nämnda syssla. Packmästarna tjänstgjorde i denna egenskap å snäll- och persontåg samt hade då hand om resgodset. Enligt 1906 års arfvodesstat funnes anställda 411 öfverkonduktörer och konduktörer samt 226 packmästare. Dessu

senares tjänstgöring ställde sig i verkligheten sålunda, att ett stort antal packmästare hade ständigt tjänstgöring som 2:e konduktörer, somliga till och med som 1:e konduktörer, under det att de återstående växelvis förrättade såväl 2:e konduktörs- som packmästartjänst. Packmästartjänst åter förrättades i ganska stor utsträckning af stationskarlar. Under åberopande häraf och med framhållande tillika af de för närvarande rådande ogynnsamma befordringsförhållandena för packmästare hade, meddelar kommittén, uti en till järnvägsstyrelsen ställd och till kommittén öfverlämnad skrift framställning gjorts från statsbanornas konduktörsförening därom, att den, som varit packmästare i högst 5 år och i fortsättningen komme att sköta konduktörstjänst, måtte befordras till konduktör. I en senare från samma förening till kommittén ingifven skrift hade hemställan gjorts därom, att packmästargraden måtte bortfalla samt befordran ske direkt från stationskarls- till konduktörsbefattning.

Hvad befordringsförhållandena angår, så utvisar den såsom bilaga till kommitténs betänkande fogade statistiska utredningen, att medeltjänsteåldern för packmästare vid befordran till konduktörstjänst utgör 13,3 år, räknadt från vederbörandes första anställning i ordinarie tjänst. Medeltalet tjänstår vid befordran från stationskarl till packmästare utgör för de nuvarande konduktörerna i medeltal 7,8 år, men har för de för närvarande i packmästaregraden stående sjunkit till 6,6 år.

För att afhjälpa de missförhållanden, som enligt kommitténs åsikt äro förenade med det nuvarande systemet i fråga om packmästarnas aflöningsförhållanden, och samtidigt vinna det af kommittén eftersträfvade syftemålet att afpassa tjänstegrad och aflöning efter ansvaret och vikten af vederbörandes verksamhet har kommittén tänkt sig, att *packmästargraden borde upphöra samt uppgå i en för icke tågförande konduktörer och packmästare gemensam grupp, och att därutöver skulle inrättas en ny, högre tjänstegrad under benämningen tåg-mästare, hvilken skulle omfatta den grupp, som nu benämndes tågförare.* Genom en dylik anordning blefve packmästarnas enligt kommitténs mening icke oberättigade kraf på löneförbättring tillgodosedt, på samma gång densamma medförde rättelse i ett förhållande, som väl finge anses oegentligt, nämligen att konduktörer, mot hvilkas tjänstgöring ingen allvarsammare anmärkning kunnat göras, men som icke hade de egenskaper, hvilka erfordrades för den mera ansvarsfulla befattningen såsom tågförare, kunde uppnå samma aflöning som dessa senare. Beträffande antalet befattningshafvare inom sistnämnda grupp borde detta komma att bero på utredning rörande det mera stadigvarande be-

hofvet af tågförare vid tiden för reformens genomförande. Kommitténs mening vore emellertid icke, att tågmästare skulle tjänstgöra å tåg af lokal natur. Approximativt syntes erforderliga antalet tågmästare kunna uppskattas till omkring 300 stycken.

De nuvarande *stationsmästarna* äro föreståndare för stationer af 6:e och 7:e klass. Enligt 1906 års arfvodesstat äro stationsmästarna sålunda fördelade å dessa stationer, att 212 stycken äro placerade å 6:e klassens stationer samt 32 stycken å 7:e klassens stationer. Enligt kommitténs mening skulle föreståndarskapet för en del af de nuvarande 5:e klass stationerna, hvilket nu utöfvades af stationsinspektorer, efter hand kunna öfverflyttas å stationsmästare. I sammanhang härmed borde lämpligen stationsmästarstationerna kunna uppdelas i tre klasser. Med stöd af en inom järnvägsstyrelsen gjord förberedande undersökning ifrågasätter kommittén, att af de nuvarande mästarstationerna omkring 60 uppflyttades till 5:e klass, omkring 150 hänfördes till 6:e klass samt omkring 30 räknades till 7:e klass. Återstående 4 stationsmästarstationer af 6:e klass syntes böra uppflyttas i 4:e klass.

*Stations-
mästare.*

Uti den i 5 § af gällande aflöningsreglemente intagna förteckning öfver befattningshafvare, som innehafva arfvode efter klass, förekomma lägst på löneskalan *kontorsvakt* och *notisbärare*. Af kontorsvakter finnas enligt 1906 års arfvodesstat endast 8 stycken och af notisbärare ingen. Då det befunnits olämpligt att besätta nämnda befattningar, som nu innehades af ynglingar mellan 16 och 18 år, med ordinarie personal, samt, enligt hvad för kommittén upplysts, intet hinder förefunnes att befordra omförmälda kontorsvakter till stationskarlar, föreslår kommittén, att befattningarna måtte uteslutas ur det nya aflöningsreglementet.

*Kontorsvakt
och notis-
bärare.*

För närvarande finnas enligt gällande lönestat anställda *portvakter dels* å stationer af 1:a klass *dels* å en del andra stationer *och dels* å verkstäder. Då enligt kommitténs mening på innehafvarna af de två senare slagen af portvaktsbefattningar icke behöfde ställas andra fordringar än ordentlighet och pålitlighet i allmänhet, anser kommittén desamma lämpligen böra, i den mån de blifva lediga, upphöra såsom särskilda befattningar samt de därmed förenade sysslorna uppdragas åt antingen ordinarie befattningshafvare inom lägsta aflöningsgruppen, t. ex. betjante, hvilka, oaktadt de besutte ofvannämnda egenskaper; af en eller annan anledning t. ex. skada under tjänsteutöfning icke kunde sköta den befattning, de innehade, eller ock annan för portvaktsgöromål särskildt lämpad personal.

Portvakter.

Beträffande maskinafdelningens personal inom nyssnämnda grupp, nämligen *lokomotivputsarna, vagnputsarna, kolvakterna och pumparna*, har

*Maskinafdel-
ningens be-
tjänings-
personal.*

kommittén, såsom redan förut anmärkts, funnit lämpligt sammanföra dem till en gemensam grupp under benämning vagn- och stallkarlar. Den nuvarande uppdelningen anser kommittén olämplig redan ur den synpunkten, att den, enligt hvad erfarenheten gifvit vid handen, vore ägnad att skapa större åtskillnad emellan de särskilda grupperna, än hvad som vore förenligt med grundsatsen, att personalen borde kunna användas å så stort verksamhetsområde som möjligt och sålunda icke bindas vid den sysselsättning, som vederbörande till en början eller hufvudsakligen blifvit satt att ombestyras.

Hvad angår *vagnsmörjarna* har deras tjänstgöring efterhand afsevärdt förändrats. Ursprungligen användes vagnsmörjarna uteslutande såsom tågpersonal. De medföljde tåget för ombesörjande af smörjning af vagnslager, skötande af värmeledning samt såsom medhjälpare vid bromsning. Till följd af förbättrade konstruktioner å vagnarna och genom användande af mineraloljor till smörjning minskades emellertid faran för varmgång, så att behovet af tillsyn å vagnarna under tågets gång i väsentlig mån inskränktes. På grund af dessa förhållanden infördes å I, II, III och IV distrikten den förändrade anordning, att vagnsmörjarna medfölja endast snälltåg. Större delen af vagnsmörjarna å nämnda distrikt är däremot placerad å stationerna, där de utöfva tillsyn dels öfver vagnarna i tågen vid dessas uppehåll och dels öfver vagnar å stationerna, å hvilka senare vagnar de förse lagren med olja och afhjälpa smärre brister.

Med hänsyn därtill att de nuvarande personvagnarna äro försedda med åtskilliga apparater för bromsning, uppvärmning, luftväxling och belysning, hvilka särskildt å nattågen erfordra tillsyn af personer med sådan utbildning, att de vore i stånd att afhjälpa smärre fel, föreslår kommittén, i enlighet med en från statsbaneförvaltningens sida redan framlagd plan, att å större snälltåg och särskildt nattågen måtte anställas så kallade vagnskötare, hvilka skulle ersätta de åkande vagnsmörjarna. Beträffande nuvarande vagnsmörjare, hvilkas antal enligt 1906 års arfvodesstat utgjorde 186 stycken, vore meningen att de bland dem, som icke kunde befordras till vagnskötare, skulle upptagas bland gruppen vagn- och stallkarlar.

I fråga om de i nuvarande aflöningsstat upptagna *maskinisterna*, hvilka sköta ångpannor, enklare maskiner, pumpverk och dylikt, gäller, att flertalet af dem icke kan, enligt hvad kommittén framhåller, likställas med verkliga maskinister å andra områden, som i regeln måste innehafva speciell fackutbildning, under det att förstnämnda befattningshafvare i allmänhet äro arbetare, som uppöfvats vid statens

järnvägar. På grund häraf föreslår kommittén, att dessa måtte erhålla benämningen *maskin- och pannskötare*. Till denna grupp borde enligt kommitténs mening äfven hänföras en del af nuvarande pumpare, nämligen sådana, hvilkas uteslutande sysselsättning vore att utöfva tillsyn vid större pumpstationer. Då emellertid behof förefunnes att i ordinarie tjänst kunna anställa maskinist i verklig mening vid större kraftanläggningar, elektriska belysningsstationer och dylikt, hvilkas skötsel förutsatte fackutbildning, och en dylik person fördenskull måste aflönas högre än nuvarande maskinister äfven med af kommittén för dem föreslagen löneförbättring, föreslår kommittén, att en ny *maskinistbefattning* med högre arfvode måtte inrättas.

Hvad angår personalen å statens järnvägars förråd, så tjänstgöra därstädes endast ett slags ordinarie betjante, nämligen *materialvakter*. Denna anordning motsvarade, anmärker kommittén, behovet under tidigare enklare förhållanden, men i den mån som den allmänna rörelsen å statens järnvägar ökats, och i samband därmed verksamheten å järnvägens förråd utvecklats, hade det visat sig önskvärdt, att en uppdelning af ifrågavarande personal måtte kunna äga rum, så att vissa befattningshafvare, åt hvilka särskildt ansvarsfulla sysslor blifvit anförtrödda, måtte kunna erhålla högre aflöning än den öfriga ordinarie förrådspersonalen. Bland dylik mera kräfvande verksamhet kunde framhållas förmanskapet å de stora förråden, hvarmed följde ansvaret för en mängd dyrbara materialiers mottagning, förvaring och utlämnande, och vidare tillsynen öfver lossning och lastning af kol å de stora kolerottagningshamnarna, därvid betydande värden stode på spel och stora fordringar i afseende å duglighet och redbarhet måste ställas å de personer, som vid dessa tillfällen hade att bevaka järnvägens intressen. Vederbörande förrådsförvaltare å distriktet, som hade ledningen öfver nämnda arbeten, vore nämligen urständsat att därvid utöfva den omedelbara dagliga tillsynen, utan vore bestyret härmed anförtrödt åt förrådens betjäningspersonal. Å andra sidan vore de sysslor, som utfördes af en del personal vid förråden, af enklare beskaffenhet och af den art, att de hufvudsakligen kräfde ärlighet och ordentlighet. För bestridande af sistnämnda slag af tjänstgöring, som för närvarande delvis utöfvades af extra personal, har kommittén föreslagit tillsättande af de förut omförmälda *förrådsvakterna*. Då dessa enligt kommitténs mening skulle kunna förestå smärre förråd och därifrån själfständigt utlämna materialier samt sålunda bära ett visst ekonomiskt ansvar, har kommittén ansett lämpligt, att för sådant ändamål måtte anställas ordinarie personal om ock med lägre aflöning än den för nuvarande materialvakter bestämda. Såsom tillsyningsmän för afdelningar af hufvudförråden äfvensom vid större

Förrådens
betjänings-
personal.

filialförråd samt vid en del kolemtagningshamnar har kommittén vidare funnit böra anställas *förrådsförmän*. Till innehafvare af dessa befattningar, som erfordrade särskild pålitlighet och duglighet i allmänhet äfvensom, hvad tjänstgöringen å förråden beträffade, fullständig kännedom om därstädes befintliga varor samt vana vid expeditionsgöromål, skulle uttagas erforderligt antal ur materialvakternas klass. Slutligen borde vid hvarje hufvudförråd för utöfvande af förmanskap för all därstädes tjänstgörande betjäningspersonal anställas *förrådsmästare*.

Af nu anställda 37 materialvakter skulle enligt kommitténs mening 7 kunna uppflyttas till förrådsmästare och de öfriga 30 öfverflyttas till gruppen förrådsförmän.

Stallförmän.

Å de större lokomotivstationerna innehar lokomotivmästaren befälet öfver därstädes anställd såväl lokomotivpersonal som stallpersonal. Å de mindre lokomotivstationerna, hvarest anställandet af en dylik befattningshafvare icke ansetts erforderligt, utöfvas förmanskapet öfver stallpersonalen på olika sätt. Å en del platser, där vagnförmän äro placerade, hafva dessa i vissa fall mot särskild godtgörelse fått öfvertaga nämnda funktion, å andra ställen har man för ifrågavarande ändamål under benämningen putsareförmän antingen i lokomotivstallarna anställt dugliga verkstadsarbetare, åt hvilka man på grund af deras anställning i extra ordinarie tjänst kunnat bereda en högre aflöning än hvad som enligt aflöningsreglementet är bestämd för putsare och med dem likställda, eller också för tjänstgöring i berörda egenskap utvalt de dugligaste bland stallpersonalen, hvilka i dylika fall erhållit särskild gratifikation.

För utöfvande af nu ifrågavarande förmanskap öfver personalen å vissa lokomotivstationer föreslår kommittén inrättande af en särskild ordinarie befattning under benämningen *stallförman*. Antalet stallförmän har kommittén approximativt beräknat till 34 stycken.

Banmästare.

I fråga om *banmästarnas* åligganden anmärker kommittén (sid. 166), att däri inginge bland annat, att hvar inom sin afdelning utöfva förmanskap öfver banvakterna samt att hafva närmaste tillsyn öfver därstädes pågående arbeten. På grund af lokala eller trafikförhållanden gällde emellertid, att å en del banmästarafdelningar dessa arbeten i allmänhet vore af enklare beskaffenhet och hufvudsakligen bestode i det regelbundna vidmakthållandet af banans öfverbyggnad, under det att å andra afdelningar dels banunderhållet kräfde särskildt ansvarsfull tillsyn och dels vidlyftigare och svårskötta arbeten mera allmänt förekomme. Då för närvarande ingen skillnad i aflöning ägde rum för banmästare å olika afdelningar, hade svårigheter yppats att med dugligt folk

besätta banmästarbefattningarna å sistnämnda afdelningar. Visserligen hade man i vissa fall sökt utjämna förhållandena genom att förkorta de svårare banmästarafdelningarna och därigenom lindra den banmästaren åliggande inspektionstjänsten, men praktiska svårigheter mötte ofta att genomföra en dylik anordning, hvilken dessutom mången gång icke vore tillfyllest att afhjälpa omförmälda olägenheter. På grund af nu anmärkta förhållanden och i öfverensstämmelse med den förut af kommittén uttalade grundsatsen, att det mera ansvarsfulla arbetet kräfde högre betalning, föreslår kommittén, att *innehafvarna af de mera kräfvande banmästarbefattningarna måtte erhålla högre ordinarie arfvode än öfriga banmästare samt benämnas banmästare af 1:a klass.*

Jag öfvergår härmed till kommitténs (å sid. 168—185) framlagda förslag till ordinarie arfvoden för ofvan omförmälda i aflöningshänseende öfver den s. k. stationskarlsgruppen stående befattningshafvare eller med dem likställda.

Aflöningar inom högre betjätningsgrader.

Till närmast högre aflöningsgrupp har kommittén hänfört *eldare*, de nya befattningarna *förrådsförmän, maskin- och pannskötare* samt *vagnskötare* äfvensom *stationsmästare å 7:e klassens station*; och skulle arfvodet för dem bestämmas på följande sätt: begynnelsearfvode 900 kronor, hvilket arfvode med tre års mellanrum ökas till resp. 1,020, 1,140, 1,260 och 1,380 kronor sålunda, att sistnämnda arfvode uppnås efter 12 års ordinarie tjänst räknadt från det begynnelsearfvodet erhållits.

Sammanlagda beloppet af aflöningen för *eldarna*, hvilka för närvarande endast i jämförelsevis ringa utsträckning åtnjuta fri bostad och sålunda i regeln uppbära dyrtidstillägg, utgör, inberäknadt hyresbidrag, dyrtidstillägg och tillfälligt lönetillägg för dem, hvilkas arfvode icke öfverstiger 960 kronor, lägst 1,010 kronor 40 öre och högst 1,425 kronor 60 öre. Om hyresbidraget ej medräknas, utgöra motsvarande siffror 866 kronor 40 öre och 1,209 kronor 60 öre. *Eldarna* uppbära därjämte milpenningar, hvilka, fränsedt några få fall, växla mellan lägst 243 kronor och högst 298 kronor. I fråga om beklädnadsförmånen äro *eldarna* i likhet med öfrig lokomotivpersonal berättigade att erhålla mössa och päls in natura.

Eldare.

Vid en jämförelse mellan *eldarnas* nuvarande aflöning, däruti inberäknadt dyrtidstillägg och tillfälligt lönetillägg, å ena, samt den utaf kommittén för dem föreslagna aflöningen, å andra sidan, skulle det kunna synas, anmärker kommittén, som om kommitténs förslag icke skulle medföra någon afsevärd förbättring i deras aflöningsvillkor. Med hänsyn emel-

lertid därtill att eldarna företrädesvis vore placerade å orter med höga hyrespris, därvid ett flertal af dem skulle erhålla den utaf kommittén föreslagna högre hyresersättningsprocenten, hvartill skulle komma ortstillägg å de allra dyraste platserna, hade kommittén icke ansett sig böra föreslå deras ordinarie arfvode högre än hvad ofvan angifvits. Dessutom kunde anmärkas, att kommitténs förslag till ordnande af beklädnadsförmånen innebure en icke oväsentlig förbättring i eldarnas aflöning, nämligen så till vida att de enligt kommitténs mening borde erhålla 90 kronor om året i beklädnadsersättning äfvensom öfverdragskläder in natura.

*Förråds-
förmän.*

Till *förrådsförmän* skulle jämlikt kommitténs förut omhandlade förslag till vissa omgrupperingar befordras nuvarande materialvakter. Dessa sistnämnda utgöra enligt 1906 års arfvodesstat 37 stycken, af hvilka 13 hafva inkvartering in natura och de öfriga åtnjuta hyresbidrag. Det ordinarie arfvodet utgör enligt gällande aflöningsreglemente lägst 840 och högst 1,200 kronor, hvartill komma för de därtill berättigade tillfälligt lönetillägg samt dyrtidstillägg.

Om också kommitténs förslag i fråga om ordinarie arfvode åt förrådsförmän endast innebure den förhöjning i den till nuvarande materialvakter utgående aflöning, att slutaflöningen höjdes från 1,200 till 1,380 kronor samt för de materialvakter, hvilka åtnjöte dyrtidstillägg, åtminstone i de lägre aflöningsklasserna, skulle medföra minskning i dem redan nu tillkommande *kontanta* aflöningsförmåner, komme enligt kommitténs förmenande, ersättning därför att beredas *dels* därigenom, att samtliga förrådsförmän enligt kommitténs förslag skulle erhålla naturainkvartering, bestående af två rum och kök jämte bränsle, hvilken förmån å de större orter, där förrådsförmännen i regeln skulle vara placerade, finge anses äga betydligt högre värde än dyrtidstillägget, *dels* därutinnan, att åtskilliga förrådsförmän kunde antagas komma i åtnjutande af ortstillägg, *dels ock* genom utsikten att erhålla befordran till den högre befattningen förrådsmästare.

*Maskin- och
pannskötare.*

Hvad som här ofvan anförts beträffande aflöning åt förrådsförmän och materialvakter gällde, yttrar kommittén vidare, i viss mån jämväl kommitténs förslag till arfvode åt *maskin- och pannskötare*, såsom flertalet af de nuvarande maskinisterna hädanefters skulle benämnas, dock med den modifikation, att någon befordran icke syntes kunna för dem ifrågakomma, samt att deras inkvarteringsförmån för framtiden skulle inskränka sig till ett rum och kök jämte bränsle.

Vagnskötare.

Vidkommande vidare den nya befattningen *vagnskötare*, som jämväl skulle tillhöra nu omhandlade aflöningsgrupp, framhåller kommittén, att dessa befattningshafvare med hänsyn till de kraf i fråga om före-

gående utbildning, som borde ställas å dem och som kunde antagas medföra jämförelsevis sen befördringsålder, ansetts böra likställas med eldarna, ehuru deras tjänstgöring syntes blifva mindre ansträngande än dessa senares. Med hänsyn härtill har emellertid kommittén ansett, att de vid tjänstgöring å tåg borde åtnjuta milpenningar efter samma grunder som trafikafdelningens tågpersonal och sålunda till mindre be-
lopp, än hvad som tillkomme eldarna.

Hvad slutligen angår *stationsmästarna å 7:e klassens station*, utgör deras arfvode enligt gällande aflöningsreglemente lägst 780 och högst 960 kronor, hvartill kommer det tillfälliga lönetillägget å 60 kronor. Samtliga stationsmästare med undantag af en hafva bostad in natura, hvarjämte de åtnjuta beklädnad in natura. Löneförhöjningarna för nu ifrågavarande stationsmästare ske för närvarande så, att de efter 2 år erhålla 840 kronor, tre år därefter 900 kronor och efter ytterligare tre år och sålunda efter sammanlagdt åtta år högsta arfvodet 960 kronor.

*Stations-
mästare å 7:e
kl. station.*

Näst efter nu omhandlade aflöningsgrupp komma enligt kommitténs förslag *konduktörer, stationsförmän, portvakter å 1:a klassens station eller vid verkstad* samt *manliga kontorsbiträden*.

I likhet med föregående grupp skulle dessa befattningshafvare såsom begynnelsearfvode erhålla 900 kronor med löneförhöjningar hvar tredje år å 120 kronor, så att ett arfvode af 1,380 kronor uppnås efter 12 år, men därutöfver skulle efter ytterligare tre år tillkomma en löneförhöjning å 120 kronor. Denna sista löneklass vore enligt kommitténs mening särskildt afsedd att tillgodose kontorsbiträdena, stationsförmän och portvakter å 1:a klassens station, hvilka på grund af bristande befördringsmöjligheter ofta blefve kvarstående i graden, och hvad konduktörerna anginge kunde de redan nu uppnå ett högsta arfvode af 1,500 kronor.

Beträffande aflönningen åt *konduktörer* erinrar kommittén i öfrigt, att kommitténs förslag härutinnan ägde samband med den af kommittén förordade sammanslagningen till en gemensam konduktörsklass af nuvarande packmästare och sådana konduktörer, som icke gjorde ständigt tjänst såsom tågförare, samt utbrytning af sistnämnda grupp under benämning tågmästare. Packmästarna, som i regeln icke hade bostad in natura, åtnjöte för närvarande i kontanta löneinkomster, inberäknadt hyresbidrag, dyrtidstillägg och tillfälligt lönetillägg, men fransedt milpenningar, lägst 1,010 kronor 40 öre och högst 1,327 kronor 20 öre, hvilken senare aflöning ernåddes efter 12 år, hvarjämte de vore till-

Konduktörer.

erkända förmånen af beklädnad in natura, värderad till 100 kronor. Såsom ofvan anmärkts, kunde för närvarande medeltalet tjänstår för befordran från stationskarl till packmästare beräknas till 6,6 år. Beträffande nuvarande konduktörer uppginge motsvarande aflöningsförmåner för dem till lägst 1,168 kronor 80 öre och högst 1,980 kronor. Medeltjänsteåldern vid befordran till konduktörstjänst utgjorde 13,3 år, räknadt från vederbörandes antagning i ordinarie tjänst.

Enligt kommitténs förslag skulle aflöningen, oberäknadt beklädnadsförmånen, för den nya konduktörsgruppen utgöra, på de billigaste platserna, där ersättningen för hyra och bränsle skulle uppgå till 20 procent, lägst 1,080 kronor och högst 1,800 kronor samt på de dyraste platserna, där nämnda ersättning skulle utgöra 40 procent och där dessutom ortstillägg skulle utgå, lägst 1,320 kronor och högst 2,160 kronor. I detta sammanhang framhåller kommittén att, då flertalet af ifrågavarande personal vore placeradt i städer och vid större stationer med dyra hyrespriser, komme hyresersättningen för dem i regeln att öfverstiga 20 procent samt uppgå för ett icke ringa antal till 40 procent.

Tågmästare.

För bedömande af förhållandet emellan af kommittén föreslagna och nuvarande aflöningsförhållanden för packmästare och konduktörer bör i detta sammanhang beröras frågan om aflöningen åt den nya befattningen *tågmästare*. För denna befattning föreslår kommittén ett begynnelsearfvode af 1,200 kronor, hvilket skulle höjas efter tre år till 1,500 kronor och efter ytterligare tre år till 1,800 kronor. Med tillagd ersättning för hyra och bränsle motsvarar detta å en ort med billiga hyror lägst 1,440 kronor och högst 2,160 kronor samt å en ort med högsta hyresersättning och ortstillägg för därtill berättigade lägst 1,740 och högst 2,450 kronor.

I fråga om den löneförbättring, som innefattas i kommitténs förslag till ordnande af aflöningsförhållandena för trafikafdelningens tågpersonal, tillåter jag mig vidare hänvisa till hvad kommittén härom yttrat (sid. 173).

Stationsförmän.

Hvad angår *stationsförmännen*, som skulle motsvara de nuvarande stationskarlsförmännen, utgör de sistnämndas arfvode för närvarande lägst 660 och högst 960 kronor eller, om det tillfälliga lönetillägget inberäknas, lägst 720 och högst 1,020 kronor. Af 435 stationskarlsförmän innehafva enligt 1906 års arfvodesstat 293 fri bostad; de öfriga åtnjuta hyresbidrag jämte dyrtidstillägg. Enligt hvad förut anmärkts, utgår till större delen af de å 1:a—3:e klassens stationer tjänstgörande stationskarlsförmän tilläggsarfvode å lägst 60 och högst 180 kronor om året, hvilken aflöningsform emellertid enligt kommitténs förslag skulle försvinna. Sistnämnda belopp tillkommer företrädesvis i tjänsten äldre stationskarlsförmän och utgår för närvarande till 54 stycken. Inberäk-

nadt dylikt arfvode uppgår alltså den kontanta aflöningen utom beklädnadsersättning för en stationskarlsförman med fri bostad till lägst 780 och högst 1,200 kronor.

Dessa lönevillkor för stationskarlsförmän vore enligt kommitténs mening i högre grad än i fråga om flera andra betjäningsskategorier otillfredsställande, då hänsyn toges till vederbörandes tjänstgöring. I och med trafikens snabba utveckling hade nämligen, särskildt å större stationer, de sysslor, som utfördes af stationskarlsförmän och särskildt föreståndarskapet vid växling blifvit af alltmera kräfvande natur. På grund häraf hade också kommittén i ett annat sammanhang förordat inrättande af en ny befattning nämligen *stationsmästare å bangård*, hvilken befattning skulle finnas å stationer med särskildt svåra växlingsförhållanden. Arfvodet för denna befattning anser kommittén böra utgå lika med det för tågmästare föreslagna eller lägst 1,200 kronor, hvilket arfvode skulle höjas efter tre år till 1,500 kronor och efter ytterligare tre år till 1,800 kronor. Därtill skulle komma bostad in natura om två rum och kök. Oafsedt den förbättring i de nuvarande stationskarlsförmännens lönevillkor, som sålunda vinnes genom ökade befordringsmöjligheter, innefattar kommitténs ofvan angifna förslag till arfvode för stationsförmännen, enligt hvad kommittén framhåller, en icke oväsentlig höjning särskildt i slutaflöningen, som skulle ökas från 1,200 kronor, med beräkning af högsta tilläggsarfvodet, 180 kronor, till 1,500 kronor oberäknadt dyrortstillägget å de orter, där detta skulle utgå. Därtill komme, tillägger kommittén, att kommittén ifrågasatt förbättring i stationskarlsförmännens inkvartering så till vida, som enligt kommitténs mening samtliga stationsförmän borde kunna erhålla 2 rum och kök mot endast ett rum och kök enligt nu gällande bestämmelser. I detta sammanhang anmärker kommittén, att tjänsteåldern i medeltal vid befordran från stationskarl till stationskarlsförman hade enligt statistiken utgjort 10,9 år, samt att medeltalet tjänstår vid befordran till stationsmästare, hvilken befattning rekryterades dels från stationskarlsförmän och dels från kontorsbiträden, hade beräknats till 18 år.

Till samma aflöningsgrupp som stationsförmännen, d. v. s. med arfvode af lägst 900 och högst 1,500 kronor, skulle, såsom ofvan angifvits, äfven höra *portvakter å 1:a klassens station*. Dessa, som för närvarande samtliga innehafva fri bostad, äro jämväl enligt nu gällande aflöningsreglemente likställda med stationskarlsförmän. Den af kommittén för dem föreslagna jämförelsevis höga aflöningen har kommittén motiverat

*Portvakter å
1:a kl. station
och vid verk-
stad.*

därmed, att de måste innehafva språkkunskap, hvarjämte hänsyn tagits därtill att deras befodringsutsikter vore synnerligen små.

Hvad särskildt angår *portvakter vid verkstad*, har kommittén, såsom förut omnämnts, ansett onödigt att för framtiden bibehålla nämnda syssla såsom en särskild befattning. Då emellertid kommittén finner någon löneförbättring böra beredas de nuvarande innehafvarna af dessa portvaktbefattningar, hvilka i likhet med portvakter å 1:a klassens station åtnjuta i aflöning, inberäknadt det tillfälliga lönetillägget, lägst 720 kronor och högst 1,020 kronor, har kommittén, som jämväl tagit hänsyn därtill att så godt som inga befodringsutsikter stode dem till buds, föreslagit, att de i afseende å arfvode måtte likställas med portvakter å 1:a klassens station, dock med den begränsning att maximiarfvodet skulle utgöra 1,260 kronor, hvilket skulle uppnås efter 9 år.

*Kontors-
biträden.*

Nuvarande kontanta aflöning för *manliga kontorsbiträden* utgör, inberäknadt tillfälligt lönetillägg, lägst 660 och högst 1,080 kronor. För de kontorsbiträden, som icke åtnjuta fri bostad, hvilket förhållande äger rum beträffande flertalet, tillkomma hyresbidrag samt dyrtidstillägg, hvadan den kontanta aflöningen för dessa utgör lägst 852 och högst 1,425 kronor 60 öre. Samtliga kontorsbiträden åtnjuta därjämte beklädnad in natura.

Det öfvervägande största antalet manliga kontorsbiträden vid distrikten tillhör trafikafdelningen, hvarjämte ett icke obetydligt antal är anställt vid maskinafdelningen samt några få dessutom vid de öfriga afdelningarna.

I afseende å de utaf kommittén ifrågasatta aflöningsförhållanden för manliga kontorsbiträden erinrar kommittén, att kommitténs förslag till ordnande af inkvarteringsförmånen för betjäningen i allmänhet innebure en afsevärd förbättring i kontorsbiträdenas aflöningsvillkor, då nämligen enligt nämnda förslag gifta kontorsbiträden, hvilka hade yttertjänst, skulle erhålla inkvartering in natura, under det att kontorsbiträden, som hade expeditionstjänst, skulle erhålla kontant ersättning för bostad och bränsle, hvilken ersättning, med hänsyn därtill att sistnämnda kategori af kontorsbiträden företrädesvis förekomme å större stationer, kunde antagas komma att för flertalet utgå med högre procent än den nuvarande.

Till en gemensam aflöningsgrupp har kommittén sammanfört *banmästare af 2:a klass, vagnförmän* och den nya befattningen *stallförmän* äfvensom *stationsmästare å 6:e klassens station*. För denna grupp skulle aflöningen utgöra lägst 1,020 kronor med fyra löneförhöjningar å 120

kronor hvar tredje år, så att högsta aflöningen 1,500 kronor, uppnås efter 12 år.

Begynnelseaflöningen för *banmästare*, hvilka på ett par undantag när innehafva bostad in natura, utgör för närvarande 780 kronor eller med tillfälligt lönetillägg 840 kronor; och erhålla de efter 10 år med fyra löneförhöjningar, tre å 60 kronor hvar och en å 120 kronor, en högsta aflöning af 1,080 kronor. Enligt hvad som framgår af motiveringen till kommitténs förslag rörande inrättande af nya banmästarbefattningar af 1:a klass, har kommittén ansett en aflöningsförbättring i främsta rummet påkallad för banmästare å mera svårskötta afdelningar. Men äfven för öfriga banmästare har kommittén, med hänsyn till omfattningen af de banmästare i allmänhet åliggande göromål, funnit sig böra föreslå en icke oväsentlig aflöningsförbättring särskildt i afseende å slutaflöningen, hvilken med 420 kronor skulle öfverstiga den nuvarande. Såsom motiv härför anför kommittén, att, ehuru kommitténs nyssberörda förslag till organisationsförändring inom banmästarkåren komme att medföra ökad utsikt till befordran för banmästarna, det i allt fall komme att inträffa, att ett flertal banmästare på grund af bristande befordringsmöjligheter måste kvarstanna inom graden.

*Banmästare
af 2:a klass.*

Vidkommande de s. k. *nattbanmästarna*, hvilka hafva till uppgift att från nattågen utöfva kontroll däröfver, att banvakterna verkställa föreskrifven postering för dessa tåg, har järnvägsstyrelsen bestämt, att de skola erhålla ett maximiarfvode af 900 kronor. I gällande aflöningsreglemente finnes emellertid ingenting föreskrifvet rörande särskilda aflöningsvillkor för denna kategori af banmästare, utan förekommer nyssnämnda bestämmelse allenast i de af styrelsen fastställda grunderna för förslag till löneförhöjningar för personal med aflöning efter klass. Enligt hvad för kommittén blifvit upplyst, skulle järnvägsstyrelsen vara betänkt på att införa förändrade anordningar i afseende å ifrågavarande kontroll eller åtminstone att låta nattbanmästarinstitutionen i dess nuvarande form upphöra. Då emellertid de nuvarande nattbanmästarna, hvilkas tjänsteåligganden dock icke enligt kommitténs uppfattning i ansvarsfullhet kunde jämföras med öfriga banmästares, syntes böra erhålla någon löneförbättring, föreslår kommittén, att de måtte erhålla begynnelsearfvode och två löneförhöjningar lika med öfriga banmästare, men att högsta arfvodet begränsas till 1,260 kronor.

Nattbanmästare.

Till samma aflöningsgrupp som banmästare skulle, såsom ofvan nämnts, höra *vagnförmän*. I afseende å aflöning skilja de sig för närvarande från banmästarna därutinnan, att de börja med en löneklass högre än banmästarna eller med 840 kronor och uppnå maximiarfvodet,

Vagnförmän.

1,080 kronor, redan efter sju år. Af 54 stycken enligt 1906 års arfvodesstat anställda vagnförmän sakna 20 bostad in natura, hvilka senare alltså uppbära hyresbidrag och dyrtidstillägg.

Stallförmän.

Hvad slutligen angår innehafvarna af den nya befattningen såsom *stallförmän*, har kommittén ansett dem i fråga om föregående utbildning samt tjänsteställning kunna likställas med vagnförmännen och förty hänfört dem till samma aflöningsgrupp som dessa.

*Stations-
mästare å 6:e
kl. station.*

För *stationsmästare å 6:e klassens station* utgör ordinarie arfvodet för närvarande lägst 960 kronor, hvilket arfvode efter tre år ökas till 1,080 kronor och efter ytterligare tre år till 1,200 kronor. Om det tillfälliga lönetillägget medräknas, innehafva redan nu dessa befattningshafvare en begynnelseaflöning af 1,020 kronor, hvadan den af kommittén föreslagna löneförbättringen består däruti att slutaflöningen icke oväsentligt ökats. Dessutom skulle i anledning af kommitténs i annat sammanhang framlagda förslag att besätta föreståndarskapet för 5:e klassens stationer med stationsmästare och att uppflytta en del 6:e klassens stationer till nämnda högre klass den förbättring i stationsmästarnas å 6:e klassens stationer aflöningsvillkor inträda, att möjlighet till befordran skulle beredas dem.

*Banmästare
af 1:a klass,
tågmästare,
stations-
mästare å 5:e
kl. station,
stations-
mästare å
bangård,
förråds-
mästare,
trädgårds-
mästare.*

I ordningen närmast öfver stationsmästarna å 6:e klassens station bör enligt kommitténs mening komma en aflöningsgrupp, omfattande dels de af kommittén föreslagna nya befattningarna *banmästare af 1:a klass, tågmästare, stationsmästare å 5:e klassens station, stationsmästare å bangård* samt *förrådsmästare, dels ock trädgårdsmästare*.

För denna grupp har kommittén ansett sig böra föreslå begynnelsearfvode af 1,200 kronor, stigande efter tre år till 1,500 kronor och efter ytterligare tre år till 1,800 kronor. Denna löneskala skiljer sig, anmärker kommittén, från de för förut omhandlade aflöningsgrupper tillämpade därutinnan, att löneförhöjningarna till beloppet ökats, samt idigt med att tidsperioden, inom hvilken högsta aflöningen uppnås, förkortats. Den synpunkt, som härvidlag varit för kommittén bestämmande, har varit den, att då samtliga bemälda befattningshafvare med undantag af trädgårdsmästarna före sin befordran till resp. befattningar i regeln passerat ett flertal ordinarie befattningsgrader och sålunda vunnit sin ifrågavarande befordran vid mera framskriden ålder, funnes intet skäl att för dem framskjuta tiden för uppnående af högsta aflöningen. Vidkommande trädgårdsmästarna syntes den för dem erforderliga förberedande utbildningen kunna likställas med öfriga befattningshafvares tjänstgöringstid i lägre grad vid statens järnvägar.

Beträffande det föreslagna arfvodets afpassning efter resp. befattningars vikt och ansvar åberopar kommittén, hvad först angår *banmästarna af 1:a klass*, *stationsmästarna å bangård* och *förrådsmästarna*, de af kommittén anförda skäl för inrättande af berörda befattningar, hvaraf enligt kommitténs åsikt framginge, att å deras innehafvare ställdes sådana anspråk å duglighet och pålitlighet, att det föreslagna arfvodet icke kunde anses för högt tilltaget. I fråga om *tågmästarna* framhåller kommittén, att det för konduktörer för närvarande bestämda högsta arfvodet, 1,500 kronor, utgått oförändradt alltsedan år 1874, hvadan den af kommittén föreslagna förhöjningen — äfven om hänsyn toges till kommitténs förslag till ökning af inkvarteringsprocenten å dyrare platser — icke finge anses oskäligen. Vidkommande *stationsmästarna å 5:e klassens station* syntes vid arfvodets bestämmande böra tagas i betraktande det arfvode, som för närvarande utginge till stationsinspektorer å stationer af samma klass, nämligen lägst 1,500 och högst 2,100 kronor. Hvad slutligen anginge *trädgårdsmästarna*, utgjorde deras ordinarie arfvode enligt aflöningsreglementet för närvarande lägst 840 kronor och högst 1,200 kronor, hvilket senare arfvode jämligt grunderna för uppflyttning i löneklass erhöles efter 10 år. Med hänsyn till de aflöningar, som för närvarande betalades till utbildade trädgårdsmästare, samt de fordringar, som ställdes å innehafvare af dylik befattning vid statens järnvägar, vore enligt kommitténs förmenande det af kommittén föreslagna arfvodet, lägst 1,200 och högst 1,800 kronor, icke för högt tilltaget.

I aflöningshänseende närmast öfver nu omhandlade grupp borde enligt kommitténs mening komma *lokomotivförare*, *öfverbanmästare* och den nya *maskinistbefattningen*. Liksom föregående grupp skulle dessa erhålla begynnelsearfvode med 1,200 kronor, stigande efter tre år till 1,500 kronor och efter ytterligare tre år till 1,800 kronor, men därutöfver skulle de efter ännu en treårsperiod erhålla en löneförhöjning å 300 kronor, så att högsta aflöningen, 2,100 kronor, skulle kunna erhållas efter nio års anställning i resp. befattning.

Enligt gällande aflöningsreglemente utgör ordinarie arfvodet för *lokomotivförare* lägst 960 och högst 1,800 kronor, och förekomma fyra löneförhöjningar med resp. 2, 2, 3 och 5 års mellanrum. Kommittén framhåller emellertid, att 960 kronors-arfvodet i regeln icke kommer till användning såsom begynnelseaflöning för lokomotivförare, utan börjar de i regeln med 1,080 kronor, hvilket berodde därpå, att de till lokomotivförare befordrade eldarna under föregående regelbunden tjänstgöring

Lokomotivförare.

såsom extra förare erhöles en ersättning af 50 öre om dagen och därigenom vid tiden för sin befordran i allmänhet vore i åtnjutande af en fast inkomst, som, fränset milpenningar, öfverstege 960 kronor. Den faktiska löneförhöjningsperioden utgjorde sålunda i regeln 10 år. Endast ett jämförelsevis ringa antal lokomotivförare åtnjote bostad in natura, hvarför de i allmänhet erhöles hyresbidrag och dyrtidstillägg. Inberäknadt dessa aflöningsförmåner utgjorde begynnelseaflöningen i regeln för lokomotivförare 1,425 kronor 60 öre och slutaflöningen 2,376 kronor. Därtill komme milpenningar, hvilkas medeltal växlade mellan lägst 381 kronor och högst 597 kronor.

Det af kommittén föreslagna ordinarie arfvodet är, om dyrtidstillägget medräknas, endast obetydligt högre än nuvarande arfvode. Emellertid anmärker kommittén, att öfervägende antalet lokomotivförare vore placeradt å stationer, där enligt kommitténs förslag högre hyresersättning än 20 procent af arfvodet skulle komma att utgå, att ett icke ringa antal af ifrågavarande betjante med aflöning icke öfverstigande 1,500 kronor därjämte skulle erhålla dyrtidstillägg, samt att kommitténs förslag att tilldela lokomotivförarna beklädnadsersättning med 120 kronor medförde en afsevärd ökning i den lokomotivförarna nu tillkommande beklädnadsförmånen. Sålunda innefattade, menar kommittén, dess löneregleringsförslag i sin helhet en icke oväsentlig förbättring i lokomotivförarnas aflöningsvillkor. I Stockholm med närliggande stationer skulle sålunda lokomotivförarna kunna uppnå en högsta aflöning af 2,870 kronor utom milpenningar.

Öfverban-
mästare.

Hvad härefter angår *öfverbanmästarna*, skulle dessa erhålla en löneklass å 300 kronor utöfver det för banmästare af 1:a klass föreslagna högsta arfvodet, 1,800 kronor. För närvarande åtnjuta öfverbanmästarna i ordinarie arfvode lägst 900 kronor och högst 1,800 kronor. Löneuppflyttningsperioden utgör 15 år. Beträffande öfverbanmästarnas inkvarteringsförmån erinrar kommittén, att dessa befattningshafvare före 1897 års lönereglering voro berättigade att erhålla bostad in natura, men att denna förmån enligt nu gällande aflöningsreglemente endast kunde förekomma för nämnda befattningshafvare, då bostad kunde beredas i statens hus. Af 28 öfverbanmästare innehade enligt 1906 års arfvodesstat 15 dylik bostad. Kommitténs förslag att samtliga ifrågavarande befattningshafvare skulle erhålla bostad in natura, bestående af tre rum och kök, borde, enligt kommitténs förmenande, för de öfverbanmästare, hvilka nu vore i saknad af inkvartering in natura och fördenskull erhöles hyresbidrag och dyrtidstillägg, innebära en förmån, som väl kunde anses uppväga dyrtidstillägget. Emellertid hade kommittén, särskildt med hänsyn till önsk-

världheten att kunna besätta ifrågavarande öfverbanmästartjänster med personer, som innehade någon lägre teknisk utbildning, ansett sig böra föreslå arfvodet för omhandlade tjänster på sätt som skett, hvarigenom nuvarande såväl begynnelse- som slutaflöning ökades med 300 kronor. I sammanhang härmed hade kommittén jämväl ansett, att tiden för löneförhöjningarna borde förkortas till 9 år.

Till samma aflöningsgrupp som lokomotivförare och öfverbanmästare skulle slutligen höra den af kommittén föreslagna nya *maskinistbefattningen*. Vid denna befattnings inpassande i löneskalan hade, erinrar kommittén, särskild hänsyn tagits till de kompetensfordringar, som enligt kommitténs mening borde ställas å befattningens innehafvare, nämligen aflagd maskinistexamen eller däremot svarande fackutbildning.

Maskinister.

Enligt gällande aflöningsreglemente äro *lokomotivmästarna* och *vagnmästarna* likställda i aflöningshänseende; och utgör det ordinarie arfvodet för dem lägst 1,200 och högst 2,400 kronor. Löneförhöjningar inträda jämlikt därför fastställda grunder fyra gånger med 300 kronor för hvarje gång sålunda att högsta arfvodet kan uppnås efter 11 år. I fråga om bägge befattningarna gäller, att maximiarfvodet blifvit vid 1897 års lönereglering nedsatt från 3,000 kronor till nuvarande belopp. För lokomotivmästarna minskades därjämte begynnelsearfvodet med 600 kronor, under det att vagnmästarnas begynnelsearfvode höjdes från 720 till 1,200 kronor.

*Lokomotiv-
mästare och
vagnmästare.*

Då ifrågavarande befattningshafvare, särskildt å stationer af mellanstorlek, hvarest de företrädesvis hade sin tjänstgöring, utöfvade själfständigt förmansskap öfver en icke ringa personal, samt till följd af den mångfald mekaniska anordningar, som under senare åren tillkommit å såväl lokomotiv som vagnar, betydligt ökade fordringar i afseende å praktisk teknisk utbildning syntes böra ställas å den personal, som bure närmaste ansvaret för materielens tillsyn och underhåll, borde, enligt kommitténs åsikt, en förbättring i aflöningen för samma personal redan från denna synpunkt kunna anses befogad. Då emellertid lokomotivens mekanism vore afsevärdt mera invecklad än vagnarnas, och vården af de förra sålunda förutsatte ett ännu högre mått af teknisk utbildning än hvad som erfordrades för skötseln af materielen af det senare slaget, syntes aflöningen böra sättas något högre för lokomotivmästare än för vagnmästare. För dessa senare föreslår kommittén såsom begynnelsearfvode 1,500 kronor med fyra löneförhöjningar å 300 kronor med tre års mellanrum, så att högsta aflöningen, 2,700 kronor, komme att erhållas

efter tolf år. Lokomotivmästarna åter borde enligt kommitténs mening, i enlighet med hvad som skett före 1897 års lönereglering börja med 1,800 kronor och sluta med 3,000 kronor, hvilket senare arfvode med tillämpning af enahanda princip som för vagnmästarna i afseende å löneförhöjningarnas antal och storlek skulle erhållas efter tolf år.

I likhet med hvad kommittén uttalat (sid. 178 i betänkandet) beträffande vagnförmän och stallförmän, borde enligt kommitténs mening innehafvare af lokomotivmästar- eller vagnmästarbefattning kunna åläggas att utan särskild ersättning utöfva tillsyn öfver *all* maskinafdelningen tillhörande betjäningsspersonal å en station.

Departements-
chefens
yttrande.

De af kommittén föreslagna organisationsförändringar bland personalen, tillhörande nuvarande betjäningsgrad vid distrikten, har jag på de af kommittén anförda skäl funnit mig kunna biträda.

Järnvägsstyrelsen har icke haft annat att erinra mot kommitténs förslag härutinnan, än att styrelsen förordat benämningen »bangårds-mästare» för den af kommittén föreslagna nya befattningen stationsmästare å bangård — en förändring, som jag anser äga skäl för sig och fördens skull vill godkänna.

I detta sammanhang ber jag få omnämna, att representanter för de s. k. lokomotivreparatörerna vid statens järnvägar hos mig anhållit, bland annat, att blifva öfverflyttade på ordinarie stat. En framställning i liknande syfte har äfven varit föremål för kommitténs behandling, men har kommittén på anförda skäl (sid. 165) funnit sig förhindrad att afgifva något förslag i den af sökandena angifna riktning.

Enligt hvad kommittén upplyst, utgöres ifrågavarande personal af särskildt yrkesskickliga verkstadsarbetare, hvilka äro placerade å en del lokomotivstationer för afhjälpande af smärre fel och skador å lokomotiven.

Då, enligt hvad kommittén framhållit, intet hinder möter att befordera lokomotivreparatörer till stallförmän eller maskin- och pannskötare och sålunda bereda dem ordinarie anställning, samt sökandena icke anført något skäl, hvarför de framför annan verkstadspersonal, till hvilken klass de egentligen höra, ehuru de hafva sin verksamhet ute på linjen, borde öfverflyttas på ordinarie stat, finner jag, med hänsyn jämväl till hvad kommittén i ämnet anført, omförmälda framställning icke böra föranleda till någon åtgärd.

Beträffande de af kommittén föreslagna ordinarie arfvoden för befattningshafvare, tillhörande nu ifrågavarande grupper, finner jag dem vara väl afvägda.

Jag ber emellertid att här få redogöra för åtskilliga från en del kategorier bland samma grupper inkomna framställningar, afseende ändringar i kommitténs förslag.

Uti ingifven skrift har en för konduktörer och packmästare gemensam sammanslutning, benämnd statsbanornas konduktörsförening, såsom önskemål i fråga om aflöningen åberopat ett förslag till ändrade löner för konduktörskåren, hvilket antagits å extra årsmöte i Stockholm den 21 och den 22 februari 1906.

Detta förslag, som bland andra petitioner i lönefrågan ingifvits till kommittén, upptager följande arfvoden: för packmästare lägst 1,080 högst 1,500 kronor efter 5 år samt för öfverkonduktörer och konduktörer lägst 1,200 högst 2,100 kronor efter 13 år.

Med afseende å förenämnda framställning tillåter jag mig erinra, att kommitténs af mig biträdda förslag till omorganisation af konduktörs- och packmästargruppen innefattar dels att samtliga packmästare skulle uppflyttas till konduktörsgraden, dels ock att, om hänsyn toges till förhållandena enligt 1906 års arfvodesstat, omkring 47 procent af sammanlagda antalet konduktörer och packmästare skulle tilldelas en högre grad, benämnd tågmästare.

Enligt kommitténs förslag (se sid. 172 och 173) skulle samtliga nuvarande packmästare kunna uppnå ett arfvode, som är lika med det för närvarande bestämda högsta konduktörsarfvodet 1,500 kronor. Å en ort med 20 procents hyresersättning skulle packmästares samtliga löneförmåner med 472 kronor 80 öre öfverstiga den nuvarande högsta packmästaraflöningen, däri inberäknadt hyresbidrag, dyrtidstillägg och tillfälligt lönetillägg, motsvarande en ökning af mer än 35 procent. Vidare skulle nära 50 procent af sammanlagda antalet konduktörer och packmästare erhålla en högsta aflöning, som å en billig plats med 180 kronor och å de dyraste platserna med 470 kronor öfverstiger nuvarande högsta konduktörsaflöningen, 1,980 kronor. Vid dessa förhållanden synes mig de i omförmälda framställning gjorda erinringar mot kommitténs förslag icke förtjäna beaktande.

Vidare hafva de manliga kontorsbiträdena uti en till Kungl. Maj:t ingifven skrift hemställt, att arfvodet för dem måtte bestämmas till lägst 1,080 högst 1,800 kronor, hvilket senare arfvode borde erhållas efter 10 års tjänstgöring i innehafvande befattning.

Enligt kommitténs förslag skulle arfvodet utgöra lägst 900 högst 1,500 kronor, hvilket senare arfvode skulle uppnås efter 15 år.

Kommittén har påvisat, att detta förslag innebär, hvad slutaflö-

ningen beträffar, en förhöjning i nuvarande aflöning af 420 kronor för dem, som hafva fri bostad, samt för dem, som nu åtnjuta hyresbidrag jämte dyrtidstillägg och fortfarande skulle åtnjuta kontant inkvartering, af 374 kronor 40 öre å ort med lägsta hyresersättning och af 734 kronor 40 öre å ort, där högsta hyresersättning samt dyrtidstillägget skulle utgå.

Jag vill i detta sammanhang framhålla, att enligt nu gällande grunder för löneförhöjningar uppflyttningstiden för manliga kontorsbiträden är bestämd till 15 år.

I betraktande af den afsevärda löneförbättring, som kommitténs förslag sålunda innebär för de manliga kontorsbiträdena, motsvarande i ofvan angifna fall en ökning af respektive 38,8, 26,2 och 51,5 procent, och då intet skäl synes mig föreligga att i aflöningshänseende sätta dessa befattningshafvare, hvilka vid jämförelsevis unga år erhålla anställning i nämnda egenskap, högre än t. ex. stationsförmännen, med hvilka de enligt kommitténs förslag skulle likställas, finner jag sökandenas framställning i förevarande afseende icke vara tillräckligt motiverad.

Sveriges statsbanors banmästarförening har hemställt, att arfvodet måtte bestämmas, för banmästare af 1:a klass till lägst 1,200 kronor och högst 2,100 kronor samt för banmästare af 2:a klass till lägst 1,200 kronor och högst 1,800 kronor, äfvensom att högsta aflöningen måtte erhållas i bägge fallen efter 9 år.

Såsom förut nämnts, har kommittén föreslagit för banmästare af 1:a klass lägst 1,200 kronor och högst, efter 6 år, 1,800 kronor samt för banmästare af 2:a klass lägst 1,020 kronor och högst, efter 12 år, 1,500 kronor, hvilket senare arfvode med 420 kronor öfverstiger den för banmästare nu utgående slutaflöningen.

Under hänvisning till förhållandena vid utländska banförvaltningar hafva banmästarna gjort gällande, att de i aflöningshänseende blifvit satta för lågt i förhållande till befattningshafvare vid andra afdelningar.

Då lägsta klassens banmästare redan enligt kommitténs förslag erhållit högre plats i löneskalan i förhållande till andra befattningshafvare än de för närvarande innehafva, samt därtill kommer, att ett antal banmästare genom inrättande af de nya banmästartjänsterna af 1:a klass erhålla förbättrade befordringsförhållanden, saknar jag anledning att biträda de önskemål, som från banmästarnas sida blifvit framställda.

Uti en till Kungl. Maj:t ställd skrift har vagnförmansföreningen anhållit, att vagnförmän och stallförmän måtte tilldelas arfvode af lägst

1,200 och högst 1,800 kronor och sålunda öfverflyttas till den aflöningsgrupp, för hvilken kommittén föreslagit denna aflöning, d. v. s. banmästare af 1:a klass, tågmästare, stationsmästare å 5:e klassens station m. fl.

Af kommittén hafva vagn- och stallförmän blifvit likställda i aflöningshänseende med banmästare af 2:a klass samt stationsmästare å 6:e klassens station.

Då enligt min mening intet fog förefinnes att i fråga om vikten och ansvaret af de med respektive befattningar förenade göromål sätta vagn- och stallförmän framför nyssnämnda tjänstehafvare, finner jag afseende icke böra fästas vid ifrågavarande framställning.

Statbanornas stationsmästarförening har inkommit med en framställning, innefattande en del erinringar mot kommitténs löneförslag, hvad stationsmästarkåren angår. Enligt nämnda framställning borde arfvodet utgöra för stationsmästare å 7:e klassens station lägst 1,200 högst 1,800 kronor, för stationsmästare å 6:e klassens station lägst 1,500 högst 2,100 kronor samt för stationsmästare å 5:e klassens station högst 1,800 lägst 2,400 kronor. Beträffande aflöningsförhöjningarna borde dessa utgå med 300 kronor med tre års mellanrum, så att högsta aflöningen kunde uppnås efter sex år.

Kommitténs förslag innefattar, såsom framgår af det föregående, följande arfvoden, nämligen för stationsmästare å 7:e klassens station lägst 900 högst 1,380 kronor, för stationsmästare å 6:e klassens station lägst 1,020 högst 1,500 kronor samt för stationsmästare å 5:e klassens station lägst 1,200 högst 1,800 kronor.

I förenämnda framställning från statsbanornas stationsmästarförening har framhållits, bland annat, att stationsmästare redan vid 1897 års löne-reglering blifvit satta för lågt på löneskalan i förhållande till andra befattningshafvare och att så äfven ägt rum enligt kommitténs förslag. Detta visade sig vid jämförelse såväl med befattningar af motsvarande vikt och betydelse som med de högre stående stationsinspektorsbefattningarna.

Vid bedömandet af kommitténs löneförslag, hvad stationsmästarna beträffar, bör enligt min mening, i likhet med hvad som gäller i fråga om trafikafdelningens tågpersonal, särskildt afseende fästas vid de af kommittén förordade omgrupperingar bland personalen. Hvad stationsmästarna angår, har kommittén, enligt hvad som framgår af den här förut lämnade redogörelsen härutinnan, föreslagit, att af de nuvarande mästarstationerna omkring 60 skulle uppflyttas till 5:e klass, omkring

150 hänföras till 6:e klass samt omkring 30 räknas till 7:e klass. Återstående 4 stationsmästarstationer af 6:e klass ansåges böra uppflyttas i 4:e klass. Enligt denna förslagsvis uppgjorda indelning skulle ungefär 25 % af sammanlagda antalet stationsmästare räknas till 5:e klass och sålunda enligt löneförslaget uppnå ett arfvode, som i lägsta lönegraden (om det tillfälliga lönetillägget medräknas) med 180 kronor och i högsta lönegraden med 600 kronor öfverstiger den nuvarande aflöningen för stationsmästare å 6:e klassens station.

Hvad angår det af kommittén föreslagna arfvodet för stationsmästare å station af sistnämnda klass, som kommer att omfatta största antalet stationsmästare, innebär förslaget en ökning i slutaflöningen af 300 kronor eller 25 procent.

Vidkommande den jämförelse i fråga om resp. befattningars vikt och betydelse, som i förevarande framställning uppdragits mellan stationsmästare å 7:e klassens station samt maskin- och pannskötare, hvilka befattningar enligt kommitténs förslag äro likställda i afseende å ordinarie arfvode, tillåter jag mig framhålla de betydligt gynnsammare befordringsutsikter, som stå stationsmästare af ifrågavarande kategori till buds, hvartill kommer, att de i bostadshänseende äro afsevärdt bättre ställda än såväl nyssnämnda i tjänstegrad likställda befattningshafvare som ock i många fall befattningshafvare i högre grad.

Vidare anser jag mig böra enrinra om de stationsmästarna i de allra flesta fall tillkommande extra inkomster, som äro förenade med bestyret med posten. Äfven om, såsom kommittén framhåller, nämnda inkomster utgöra ersättning för särskildt arbete, synes det emellertid böra betraktas såsom en afsevärd förmån för en befattningshafvare, att han på grund af sin tjänstebefattning blifver i tillfälle att bereda sig en icke obetydlig biinkomst. Enligt hvad framgår af den utredning i förevarande afseende, som förekommer i kommitténs betänkande (sid. 136), uppgingo inkomsterna af ifrågavarande slag under år 1905 för *en* stationsmästare till 900 kronor. Lägsta beloppet utgjorde omkring 200 kronor, hvilket uppbars af fyra stationsmästare. I öfrigt uppgingo beloppen till emellan 200 och 300 kronor för 30 stationsmästare, mellan 300 och 400 kronor för 44 stationsmästare, mellan 400 och 500 kronor för 82 stationsmästare, mellan 500 och 600 kronor för 57 stationsmästare samt mellan sistnämnda belopp och ofvan omförmälda maximum, 900 kronor, för 13 stationsmästare.

Att man vid bestämmande af arfvodena för stationsmästare icke kan underlåta att taga hänsyn till nämnda för flertalet stationsmästare till afsevärda belopp uppgående biinkomster, finner jag vara uppenbart.

På grund af det ofvan anförda anser jag mig icke böra frångå hvad kommittén beträffande stationsmästarnas ordinarie arfvoden föreslagit.

I detta sammanhang får jag slutligen anmäla, att representanter för öfverbanmästarna uti en till Kungl. Maj:t ingifven skrift anhållit att blifva i aflöningshänseende likställda med vagn- eller lokomotivmästarna.

Det af kommittén för öfverbanmästarna föreslagna arfvodet utgör, såsom ofvan nämnts, lägst 1,200 högst 2,100 kronor, under det att arfvodet skulle utgöra för vagnmästare lägst 1,500 högst 2,700 kronor samt för lokomotivmästare lägst 1,800 och högst 3,000 kronor.

Då öfverbanmästare hufvudsakligen tjänstgöra såsom biträden å baningenjörernas expeditioner och sålunda i allmänhet torde hafva en mindre själfständig verksamhet än vagnmästarna och lokomotivmästarna, hvilka utöfva ett vidsträckt befäl, finner jag mig icke kunna förorda någon förändring beträffande den plats i löneskalan, som öfverbanmästarna enligt kommitténs förslag skola intaga.

Befattningshafvare af högre grad.

Liksom löneregleringskommittén vid behandlingen af aflöningsförhållandena för betjäningsspersonalen vid distrikten föreslagit en del omgrupperingar bland denna personal, har kommittén (sid. 263—272) jämväl funnit, att vissa förändringar i sådant afseende borde äga rum bland distriktens tjänstemannapersonal. I fråga om denna personal har dessutom organisationskommittén föreslagit inrättandet af en ny tjänstebefattning.

*Förslag till
organisations-
förändringar.*

Det må nu tillåtas mig att här redogöra för hufvudpunkterna i kommittéernas förslag härutinnan.

Vid redogörelsen för organisationskommitténs förslag till förändrad organisation af distriktsförvaltningarna har jag meddelat, hurusom enligt samma förslag distriktschefen för att komma att intaga ställningen såsom distriktets verkliga chef icke själf skulle vara afdelningsföreståndare. Såsom en nödvändig följd häraf måste vid distrikten tillkomma en ny befattningshafvare såsom föreståndare för trafikafdelningen — för administrativa afdelningen erfordras naturligtvis icke någon särskild föreståndare, utan skulle distriktschefen allt fortfarande fullgöra de uppgifter, som tillkommit honom såsom föreståndare för sistnämnda afdelning.

*Trafikdirek-
törer.*

Föreståndaren för trafikafdelningen skulle hufvudsakligen åligga att med den själfständighet, som skulle tillkomma honom i enlighet med instruktionens och arbetsordningens stadganden samt distriktschefens närmare bestämmande, ordna, leda och öfvervaka trafiktjänsten inom distriktet samt handlägga och därvid föredraga eller själf afgöra de ärenden, som tillhörde hans afdelning, äfvensom att i taxefrågor väcka förslag om framställningar till styrelsen och om aftal med trafikanter.

För denna nya afdelningsföreståndare föreslår kommittén, såsom jag redan haft tillfälle omnämna, samma benämning, som före år 1898 tillhörde föreståndaren för trafikafdelningen, nämligen trafikdirektör, och skulle trafikdirektören naturligen tillkomma samma ställning som de öfriga afdelningsföreståndarna, ban- och maskindirektörerna.

Kommittén har icke föreslagit någon förändring i fråga om distriktens antal. Trafikdirektörernas antal skulle alltså blifva 5.

Baningenjörer.

Med framhållande af den ansvarsfullare ställning i förhållande till öfriga baningenjörer, hvilken intages af de å bandirektörernas expeditioner tjänstgörande baningenjörerna, har löneregleringskommittén till en början föreslagit, *att å hvarje bandirektörsexpedition måtte anställas en baningenjör af 1:a klass med högre aflöning än öfriga baningenjörer, hvilka senare borde benämnas baningenjörer af 2:a klass.*

Såsom skäl för att tilldela förstnämnda baningenjörer högre tjänstegrad och aflöning framhåller kommittén vikten af att under vederbörande bandirektörs ofta inträffade bortovaro på tjänsteresor en erfaren och med förhållandena å distriktet samt alla löpande göromål å expeditionen förtrogen baningenjör öfvade tillsyn öfver arbetet därstädes samt vid behof i bandirektörens ställe inträdde i distriktsförvaltningen.

Då för närvarande ingen högre aflöning bestodes ifrågavarande, å bandirektörsexpeditionerna tjänstgörande baningenjörer, plägade i regeln de äldre och erfarnare och på grund häraf för omförmälda tjänstgöring mest lämpade baningenjörerna föredraga den mera oberoende ställningen såsom föreståndare för en bansektion. Häraf hade följden blifvit, att såsom baningenjörer å bandirektörsexpeditionerna i de flesta fall måst anställas de yngsta i kåren. Den af kommittén förordade anordningen vore enligt kommitténs mening ägnad att medföra ändring i nyssnämnda missförhållande, hvarigenom syftemålet med inrättandet af ifrågavarande baningenjörstjänster blifvit förfeladt.

Ehuru kommitténs förslag uti förevarande afseende icke innebure ökning i baningenjörernas antal, borde enligt kommitténs mening baningenjörsbefattningarna af 1:a klass betraktas såsom nya tjänster så till vida, som de borde tillsättas efter ansökning i vederbörlig ordning.

För närvarande är baningenjörernas antal 31.

Enligt hvad kommittén meddelar, har emellertid distriktsförvaltningen vid femte distriktet uti en till järnvägsstyrelsen ställd och till kommittén öfverlämnad framställning föreslagit, att antalet bansektioner å nämnda distrikt måtte ökas från fem till sex och i sammanhang därmed hemställt, att styrelsen måtte ingå till Kungl. Maj:t med begäran om aflåtande till Riksdagen af nådig proposition om anställande å distriktet af en baningenjör utöfver det nu befintliga antalet.

Till stöd för ifrågavarande hemställan har distriktsförvaltningen framhållit, hurusom redan för närvarande medeltalet af bansektionernas längder inom femte distriktet utgjorde 219 km. och således öfverskrede det i gällande tjänsteordning vid banafdelningen angifna normala medeltalet för bansektioner i norra delarna af landet eller 200 km., ehuru vissa delar af distriktet såsom linjerna Luleå—Gellivare och Kiruna—Riksgränsen med hänsyn till såväl trafikens utveckling, liflighet och betydelse som antalet och storleken af bangårdarna och därpå befintliga anläggningar vore fullt jämförbara och i vissa afseenden öfverträffade åtskilliga statsbanelinjer i södra och mellersta delarna af landet, där bansektionerna hade en medellängd af allenast 150 km. Härtill komme, att behofvet af lindring i göromålen vore mycket trängande å nuvarande 26:e bansektionen (omfattande linjen Gellivare—Riksgränsen) och äfven gjorde sig starkt gällande å nuvarande 24:e sektionen (omfattande linjerna från och med Korsträsk till Morjärv samt från och med Luleå till och med Boden).

Kommittén, som ansett, att distriktsförvaltningen anført fullgiltiga skäl för sin ifrågavarande framställning, föreslår alltså, *att i sammanhang med ifrågavarande lönereglering baningenjörernas antal vid statens järnvägar måtte ökas till 32.*

I analogi med hvad kommittén, på sätt här ofvan nämnts, föreslagit i fråga om de å bandirektörsexpeditionerna tjänstgörande baningenjörerna, uttalar sig kommittén vidare för, *att den maskiningenjör, hvilken vore maskindirektörens närmaste man, måtte erhålla benämningen maskiningenjör af 1:a klass och tilldelas högre aflöning än öfriga maskiningenjörer, hvilka skulle benämnas maskiningenjörer af 2:a klass.*

Maskiningen-
jörer.

Beträffande maskinafdelningens å distrikten anställda, tekniskt bildade tjänstemän i allmänhet har kommittén (å sid. 265 och följ.) framhållit, bland annat, hurusom förhållandena gestaltat sig så, att dylika tjänstemän af lägsta graden, nämligen underingenjörerna, på grund af brist på ordinarie befälstjänster af högre grad blifvit i mycket stor utsträckning använda för sådan tjänstgöring, som bort tillkomma innehafvare af

befattningar af sistnämnda slag. De hade sålunda, anmärker kommittén, ofta under långa tider fullgjort åligganden, tillhörande en högre befattning, utan att kunna påräkna däremot svarande aflöning. I anledning af de klena befodringsutsikterna och de relativt dåliga lönevillkoren hade det också uppstått svårigheter att rekrytera underingenjörskåren med dugliga ingenjörer, hvartill komme, att de mera framstående bland ifrågavarande tjänstemän ofta öfverginge i enskild tjänst. Med hänsyn till de sålunda anförda omständigheterna föreslår kommittén ökning af antalet befälsplatser vid maskinafdelningen, hvilken ökning enligt kommitténs mening lämpligast borde äga rum uti maskiningenjörsgården samt föranleda till motsvarande minskning i antalet underingenjörer.

På grund af distriktens stora utsträckning och den synnerligen talrika, maskinafdelningen tillhörande personal, bestående af lokomotivförare, eldare, vagn- och stallkarlar, maskin- och pannskötare samt reparatörer, hvilken vore förlagd vid större lokomotivstationer på betydliga afstånd från distriktens hufvudstationer, vore det enligt kommitténs åsikt af synnerlig vikt, att å nämnda platser anställdes ett särskildt kvalificerad befäl, så att icke betydande disciplinära och ekonomiska intressen åsidosattes.

I fråga om sättet för fördelningen å de särskilda stationerna af högre och lägre befäl har kommittén tänkt, att detta borde ske i enlighet med en såsom bil. G till betänkandet fogad plan, till hvilken jag får hänvisa. Af densamma framgår, att för ordnande af tillsynen öfver maskinafdelningens personal å linjen på ett tillfredsställande sätt skulle enligt kommitténs mening erfordras *dels* 9 maskiningenjörer, fränsett de fem af 1:a klass å maskindirektörernas expeditioner men inberäknadt de tre redan nu å linjen placerade maskiningenjörerna, *dels ock* 8 maskininspektorer mot nu befintliga 7 befattningar af denna grad. I den mån kompetenta och fullt lämpliga personer till omförmälda 7 nya befattningar kunde utväljas bland nuvarande innehafvare af lägre tjänstegrader, borde antalet underingenjörsbefattningar minskas i motsvarande mån.

Den närmaste tillsynen öfver verkstäderna å distrikten har i regeln utföfvats af verkmästare, hvilka lyda direkt under maskindirektören.

Under erinran därom att föreståndarna för distriktets maskinafdelningar numera till följd af den vidlyftiga förvaltningsapparat, som af dem handhades, ägde föga tid öfrig att ägna sig åt en mera ingående inspektion af verkstädernas skötsel, framhåller kommittén (sid. 267) behöfvat af teoretiskt och praktiskt utbildadt verkstadsbefäl, fullt kompetent att tekniskt och ekonomiskt leda verkstadsdriften. På grund af den låga aflöningen och det ringa sociala anseende, som verkmästarbe-

fattningarna medförde, erbjöde enligt kommitténs uppfattning dessa befattningar icke sådana fördelar för dugande ingenjörer, att de ville under någon längre följd af år kvarblifva i desamma, utan sökte de vanligen transport till maskininspektorstjänst ute å linjen för att sedan vinna befordran till maskiningenjörsbefattning. De täta ombytena bland verkmästarna verkade gifvetvis ofördelaktigt på verkstädernas drift, och kontinuiteten inom desamma blefve ofta beroende uteslutande på de s. k. verkstadsförmännen.

Kommittén har alltså funnit sig böra föreslå, att vid hvar och en af distriktens hufvudverkstäder måtte såsom föreståndare anställas en maskiningenjör af 2:a klassen.

Då äfven dessa befattningar skulle i mån af lämpliga kandidater rekryteras bland innehafvarna af lägre ordinarie tjänster vid maskinafdelningen, hvilkas antal i motsvarande mån skulle minskas, komme, enligt hvad kommittén anmärker, förslaget icke att medföra ökning af den ordinarie tjänstemannapersonalen vid ifrågavarande afdelning.

I fråga om maskinafdelningens tjänstemannapersonal har kommittén vidare af skäl, som angifvits å sid. 268 i betänkandet, föreslagit *sammanslagning af verkmästarna och maskininspektorererna till en grupp under den gemensamma benämningen maskininspektorer.*

Maskininspektorer.

Antalet verkmästare är för närvarande 12 men kunde enligt kommitténs mening minskas till 10, hvarigenom den ökning från 7 till 8, som vore föreslagen beträffande maskininspektorererna i linjetjänst, icke medförde ökning af sammanlagda antalet befattningshafvare i dessa två grader, utan minskades tvärtom antalet med en.

Kommittén erinrar i detta sammanhang (sid. 268) därom att, förutom de vid maskinafdelningen anställda verkmästarna, äfven finnes en dylik befattning vid banafdelningen, hvilkens innehafvare vore anställd vid statens järnvägars telegrafverkstad vid Liljeholmen. Då, enligt hvad inom kommittén upplysts, nämnda verkstad lämpligen kunde införlifvas med den under maskinafdelningens ledning stående verkstadsdriften, samt arbetena därstädes icke vore af den omfattning, att de kräde en särskild verkmästare såsom ledare, uttalar sig kommittén för, att den nuvarande innehafvaren af ifrågavarande verkmästarbefattning, hvilken för öfrigt kvarstode å gammal stat, endast borde såsom öfvertalig tjänsteman kvarstå å arfvodesstaten, samt befattningen efter hans afgång indragas.

För närvarande äro vid distrikten anställda *underingenjörer* och *ritare* med samma aflöningsförmåner.

Underingenjörer och ritare.

Af skäl, som kommittén angifvit vid behandlingen af frågan om aflöningsförhållandena för motsvarande befattningar i styrelsen (sid. 245), har kommittén uttalat sig för att en åtskillnad i afseende å aflöning och tjänstegrad måtte göras emellan nämnda två slag af befattningar.

Trafikinspek-
törer.

En liknande anordning som den, hvilken kommittén förordat i fråga om ban- och maskiningenjörer, nämligen en uppdelning i två klasser, föreslår kommittén jämväl (sid. 269) beträffande trafikinspektörerna.

Härvidlag hade, yttrar kommittén, i främsta rummet hänsyn tagits därtill att trafikförhållandena å de sektioner, som gränsade till eller omfattade de större distriktens hufvudstationer, Stockholm, Göteborg och Malmö, äfvensom på grund af liflig trafik å ett par andra sektioner vore betydligt mera svårskötta än å öfriga sektioner. Med hänsyn till vikten af ifrågasvarande befattningar i allmänhet och då det enligt kommitténs åsikt syntes vara förenligt med statens järnvägars intressen att kunna genom erbjudande af en högre aflöning draga de dugligaste personerna till de mest ansvarsfulla och kräfvande befattningarna, föreslår kommittén *en uppdelning af trafikinspektörstjänsterna uti två klasser* sålunda att de i Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping och Hälsingborg stationerade trafikinspektörerna skulle tillhöra 1:a klass, men öfriga trafikinspektörer räknas till 2:a klass.

Beträffande de 4:e och 5:e distrikten tillhörande sektioner, inom hvilka hufvudstationerna äro belägna, har kommittén ansett trafikförhållandena därstädes vara så mycket mindre kräfvande än å de här ofvan såsom svårskötta betecknade sektioner, att ensamt skyldigheten för vederbörande trafikinspektörer att under förfall för distriktschef öfvertaga föreståndarskapet för trafikafdelningen icke syntes böra föranleda därtill, att föreståndarna för nämnda sektioner hänfördes till trafikinspektörer af 1:a klass.

I likhet med hvad kommittén föreslagit beträffande ban- och maskiningenjörer af 1:a klass, borde enligt kommitténs mening äfven trafikinspektörsbefattningarna af 1:a klass, oberoende af placeringen af nuvarande trafikinspektörer, tillsättas efter ansökning.

Telegrafingen-
jörer.

Uti det af järnvägsstyrelsen den 28 maj 1902 afgifna underdåniga utlåtandet angående lönereglering vid statens järnvägar ifrågasatte styrelsen införande i de nuvarande telegrafinspektörernas ställe af tjänstemän med högre teknisk bildning, benämnda *telegrafingenjörer*, med hufvudsakligen samma aflöningsvillkor som ban- och maskiningenjörerna.

Till stöd för detta förslag anförde styrelsen följande:

»Anställandet af telegrafingenjörer, en för hvart distrikt, har ansetts erforderligt på grund däraf, att under de senare åren icke blott telegraf- och signalledningarna väsentligt ökats, utan äfven anläggningar för elektrisk belysning och kraftöfverföring fått en allt större betydelse och tillväxt vid statsbanorna. Beträffande särskildt dessa anläggningar är det naturligen icke möjligt för elektrotekniska byrån att i detalj öfvervaka utförandet, skötseln och underhållet, hvartill erfordras dugliga ingenjörer vid distrikten. Styrelsen har föreställt sig, att den fordran borde ställas på dylik telegrafingenjör, att han genomgått tekniska högskolan eller däremot svarande högre tekniskt läroverk samt ägde fullständig kännedom om och praktisk erfarenhet rörande anläggning, skötsel och underhåll af järnvägens elektriska inrättningar för telegrafering, telefonering och signalering äfvensom kunde öfvervaka skötseln af starkströmsledning. Telegrafingenjörerna skulle tillika förestå telegrafexpeditionerna i distriktens hufvudorter.

Telegrafinspektorererna åter, hvilka borde hafva genomgått lägre tekniskt läroverk eller telegrafverkets högre undervisningskurs eller däremot svarande kurs och äga fullständig kännedom om järnvägens telegrafer och öfriga elektriska inrättningar, skulle förestå telegrafexpeditionerna i Hälsingborg, Nässjö, Falköping-Ranten, Katrineholm, Krylbo och Ånge.»

På de af styrelsen anförda skäl uttalar sig nu kommittén för *anställandet af telegrafingenjörer, en å hvarje distrikt, med den af styrelsen angifna kompetens i stället för telegrafinspektorer*. Kommittén hyser emellertid så till vida en afvikande mening från hvad styrelsen uttalat beträffande telegrafingenjörernas ställning, att kommittén för sin del — med hänsyn till den betydande utveckling, som äfven på detta område ägt rum sedan år 1902 — håller före, att nämnda tjänstemän borde uteslutande ägna sig åt skötseln och underhållet af järnvägens elektriska ledningar och därmed sammanhängande göromål och sålunda fritagas från utöfvandet af uppsikt öfver den egentliga expeditionstjänsten. För öfrigt borde enligt kommitténs åsikt telegrafingenjörer endast tillsättas i den mån nuvarande telegrafinspektorer vore kompetenta och eljest lämpliga att erhålla befordran till telegrafingenjörstjänst eller ock afginge från sina befattningar. Emellertid har kommittén ansett sig böra till en början i aflöningsstaten upptaga fem befattningar af hvardera slaget. Efter inrättande af telegrafingenjörstjänster, hvilkas innehafvare skulle ombestyras de med järnvägens telegrafväsen sammanhängande tekniska göromålen å vederbörande distrikt, föreläge enligt kommitténs uppfattning ingen anledning längre att bibehålla telegrafinspektorsbefatt-

ningarna. I stället föreslår kommittén, att såsom föreståndare för telegrafexpeditionerna å distriktens hufvudorter samt de öfriga af styrelsen omförmälda viktigaste expeditionerna måtte anställas förste telegrafister. De nuvarande telegrafisterna borde enligt kommitténs mening bibehållas såsom föreståndare för medelstora telegrafexpeditioner.

Stationsföreståndare.

Hvad angår stationsföreståndarna, föreslår kommittén, att, i likhet med hvad som äger rum inom post- och telegrafverken, dessa befattningar vid Stockholms centralstation samt Göteborgs och Malmö stationer måtte tilldelas en särskild högre ställning. De stora fordringar, som ställas på innehafvarna af nämnda befattningar i förhållande till öfriga stationsföreståndare, finner kommittén väl motivera en högre aflöning och tjänstegrad. Kommitténs mening är dock icke att, såsom förhållandet är vid nyssnämnda verk, undantaga ifrågavarande befattningar, hvilkas innehafvare borde benämnas öfverinspektorer, från vederbörande inspektörs befäl. Till 1:a klassens stationer räknas nu, förutom de ofvan nämnda, Stockholms norra station och Norrköping; och skulle dessa alltså enligt kommitténs förslag blifva de enda inom 1:a klassen. Kommittén framhåller i detta sammanhang, att hvad som enligt kommitténs förslag skulle i aflöningshänseende gälla i fråga om öfriga befattningshafvare, anställda vid 1:a klassens station, exempelvis beträffande förste stationsskrifvares inkvarteringsförmån, äfven vore afsedt att äga tillämpning å omförmälda tre stationer af högre klass.

I sammanhang med behandlingen af stationsmästarnas aflöningsförhållanden har kommittén uttalat sig för, att af nuvarande 5:e klassens stationer en del måtte uppflyttas till 4:e klass och återstående delen efter hand förändras till stationsmästarstationer. Till denna nya 5:e klass skulle då äfven uppflyttas en del 6:e klassens stationer. Beträffande de närmare grunderna för en dylik omflyttning af stationerna anser kommittén det böra ankomma på järnvägsstyrelsen att efter vederbörlig utredning af de på stationernas klassificering inverkan förhållanden till Kungl. Maj:t ingifva förslag härutinnan, innan den nya lönereglering, som kunde blifva beslutad, trädde i kraft. Af en genom kommitténs försorg verkställd förberedande undersökning i nyssnämnda afseende framginge enligt kommitténs mening, att omkring 30 af de nuvarande till ett antal af 49 uppgående 5:e klassens stationerna skulle kunna uppflyttas i 4:e klass, men återstoden efter hand blifva mästarstationer. Med hänsyn därtill, att nuvarande 5:e klassens stationer, som kunde anses böra förändras till mästarstationer, en längre tid framåt komme att förestås af stationsinspektorer, föreslår kommittén, att samtliga dessa stationer, intill dess de genom vederbörande stationsföreståndares afgång kunde

nedflyttas, måtte hänföras till 4:e klassen under en särskild afdelning B. Till 4:e klassens stationer, afdelning A, skulle däremot räknas alla nuvarande stationer inom nämnda klass äfvensom de 5:e klassens stationer, som jämlikt vederbörlig utredning på grund af stationens vikt och betydelse kunde anses böra hänföras till 4:e klassen.

Å distrikten finnas anställda *bokhållare*, hvilka tjänstgöra å afdelningsföreståndarnas och trafikinspektörernas expeditioner samt å förråds-, förvaltar- och verkstadskamrerarkontoren. Hvad särskildt de sistnämnda, maskinafdelningen tillhörande bokhållarna angår, anser kommittén, att en högre grad under benämning *förste bokhållare* borde tilldelas dem, hvilka vore förrådsförvaltarnas och verkstadskamrerarnas närmaste män och ställföreträdare samt till följd däraf intoge en mera ansvarsfull ställning än öfriga befattningshafvare inom bokhållargraden. Till nämnda högre kategori borde äfven enligt kommitténs mening räknas den bokhållare, som tjänstgjorde vid centralverkstaden i Örebro och därstädes förestode förråds- och räkenskapsväsendet.

Bokhållare.

Jag öfvergår härmed till redogörelse för kommitténs förslag till ordinarie arfvoden för befattningshafvare af nuvarande tjänstemannagrad vid distrikten, (sid. 272—293). Jag anser mig böra i detta sammanhang framhålla, att kommittén i förevarande afseende likställt hvarandra motsvarande befattningshafvare vid distrikten och i styrelsen, nämligen kontorsskrifvare, *ritare*, bokhållare och underingenjörer.

Aflönningar.

Till den ^{en}lägst aflönade gruppen af manliga befattningshafvare af ifrågavarande slag skulle enligt kommitténs förslag hänföras *stationsskrifvare*, *manliga kontorsskrifvare* och *ritare*. För dessa föreslår kommittén ett arfvode af lägst 1,500 högst 2,700 kronor, hvilket senare arfvode med löneförhöjningar å 300 kronor med 3 års mellanrum skulle uppnås efter 12 år.

Hvad då först angår *stationsskrifvare*, utgör begynnelsearfvodet för dem för närvarande 1,080 kronor. I fråga om lägsta arfvodet äger den åtskillnad rum mellan stationsskrifvare å de tre högsta klassernas stationer, å ena, och dylika befattningshafvare å öfriga stationer, å andra sidan, att de förra kunna uppnå ett maximiarfvode af 2,100 kronor, under det att de senare stanna vid 1,800 kronor. Med tillägg af hyresbidraget, 20 procent, utgör alltså enligt gällande aflöningsreglemente stationsskrifvarnas aflönning lägst 1,296 högst 2,160 resp. 2,520 kronor.

Stationsskrifvare.

I fråga om såväl de synpunkter, som för kommittén varit bestämmande vid afgifvande af förslag om aflöning åt den lägsta tjänstemannagruppen vid statens järnvägar, som ock aflöningsförhållandena för motsvarande befattningar i andra verk, får jag hänvisa till hvad kommittén härom i sammanhang med frågan om aflöning för manliga kontorsskrifvare i styrelsen anført å sid. 238 och 239.

Då kommittén ansett den nuvarande åtskillnaden i aflöningshänseende mellan stationsskrifvarna å 1:a, 2:a eller 3:e klassens stationer, å ena, och öfriga stationer, å andra sidan, icke påkallas af hänsyn till tjänstgöringens beskaffenhet å det ena eller andra slaget af stationer, samt den olikhet i fråga om lefnadskostnaden, som möjligen skulle kunna motivera en dylik åtskillnad, i viss mån utjämnades genom kommitténs förslag till gradering af ersättningen för bostad och bränsle, anser kommittén det ordinarie arfvodet böra bestämmas lika för alla stations-skrifvare. Med tillägg af dylik ersättning enligt af kommittén föreslagna grunder komme aflöningen att utgöra på en station, där lägsta inkvarteringsprocenten skulle tillämpas, lägst 1,800 högst 3,240 kronor och på en station med högsta ersättning lägst 2,100 högst 3,550 kronor.

Vid uppgörande af sitt löneförslag har kommittén ansett sig icke helt och hållet kunna bortse från de icke obetydliga extra inkomster, hvilka kunna tillfalla stationsskrifvarna, men hvilka enligt kommitténs förslag icke vidare skulle åtminstone såsom löneförmåner ifrågakomma. Enligt hvad den förut af mig omnämnda, såsom bil. E till kommitténs betänkande fogade sammanställning af berörda extra inkomster under år 1905 utvisar, åtnjöto bland 303 stationsskrifvare 75 dylika inkomster med belopp, öfverstigande 200 kronor. För 20 af dessa ligger beloppet mellan 200 och 300 kronor, för 21 emellan 300 och 400 kronor, för 12 mellan 400 och 500 kronor, för 12 mellan 500 och 600 kronor, för 8 mellan 600 och 700 kronor, för en mellan 700 och 800 kronor och för en mellan 1,200 och 1,300 kronor. 65 stationsskrifvare voro i saknad af extra inkomster af ifrågavarande slag.

Manliga kontorsskrifvare.

De *manliga kontorsskrifvarna* vid distrikten, hvilka, såsom ofvan nämnts, skulle i afseende å ordinarie arfvode hänföras till samma grupp som stationsskrifvarna, äro jämväl enligt nu gällande aflöningsbestämmelser med dem likställda.

I motsats mot hvad förhållandet är beträffande kontorsskrifvarna i styrelsen, bland hvilka flertalet uppbär öfvertidsersättning, och stations-skrifvarna, åtnjuta kontorsskrifvare å linjen inga extra inkomster i tjänsten, om man undantager dels de s. k. tågdirigentarfvoden, som kunna tilldelas kontorsskrifvare vid trafikafdelningen, och dels den ersättning,

som kan utbetalas till en del kontorsskrifvare, hvilka biträda distriktskasörerna med aflöningslikvider åt maskinafdelningens personal, hvilka båda slag af extra arfvoden utgå enligt Kungl. Maj:ts särskilda beslut för hvarje år. Under framhållande häraf erinrar kommittén, att det sålunda, hvad kontorsskrifvare å linjen beträffade, icke komme ifråga, att den nya aflöningen skulle i någon mån utgöra ersättning därför att en del extra inkomster i framtiden icke vidare skulle komma befattningarnas innehafvare till del. Då emellertid på grund af fåtalet högre befattningar, till hvilka kontorsskrifvare kunde avancera, befordringsförhållandena för dem vore synnerligen ogynnsamma — ett förhållande, som gällde såväl trafikafdelningens som maskinafdelningens kontorsskrifvare — hade kommittén icke ansett sig kunna föreslå aflöningen lägre för nu omhandlade befattningshafvare än för stationsskrifvare.

Beträffande *ritarna*, som enligt kommitténs förslag skulle i afseende å ordinarie arfvode likställas med manliga kontorsskrifvare och stations-skrifvare, får jag hänvisa till hvad kommittén å sid. 245 yttrat beträffande deras nuvarande och föreslagna aflöningsförhållanden.

Ritare.

Vid distrikten äro jämväl anställda *kvinnliga kontorsskrifvare*, hvilka emellertid endast utgöra ett ringa antal — 15 stycken. De tjänstgöra såväl å stationerna på linjen som å en del andra expeditioner. Deras aflöning utgör enligt gällande aflöningsreglemente lägst 840 högst 1,080 kronor jämte hyresbidrag, 20 procent, och sålunda sammanlagdt lägst 1,008 högst 1,296 kronor.

Kvinnliga
kontorsskrif-
vare.

Kommittén har för dem föreslagit arfvodet till lägst 1,080 högst 1,500 kronor; och har kommittén å sid. 241—243 närmare angifvit de grunder, efter hvilka enligt kommitténs åsikt aflöningen borde bestämmas för ifrågavarande kvinnliga befattningshafvare såväl i styrelsen som på linjen.

I likhet med hvad som nu äger rum, anser kommittén, att *förste stationsskrifvare* och *bokhållare* borde i aflöningshänseende likställas. För närvarande utgår arfvodet till dem med lägst 1,500 högst 2,400 kronor. I fråga om inkvarteringsförmånen för dessa tjänstemän gäller, såsom förut nämnts, att förste stationsskrifvare å station af 2:a eller 3:e klass kunna erhålla fri bostad, under det att öfriga förste stationsskrifvare samt bokhållarna i regeln åtnjuta hyresbidrag. Kommitténs förslag i berörda afseende innebär en utsträckning af bostadsförmånen äfven till sådana förste stationsskrifvare å station af högre klass än 2:a, hvilka

Förste sta-
tionsskrifvare
och bok-
hållare.

tjänstgöra antingen å stationsinspektorens expedition och regelbundet användas i yttre tjänstgöring eller å biljettexpedition.

Vidkommande det ordinarie arfvodet för ifrågavarande befattningshafvare anser kommittén detta böra sättas till lägst 2,100 högst 3,300 kronor, hvilket senare arfvode skulle uppnås efter 12 år. Hvad förste stationsskrifvarna angår, komme det ojämförligt största antalet af dem enligt kommitténs förslag att åtnjuta bostad in natura. Beträffande den afsevärda ökning i förste stationsskrifvarnas aflöning, som kommitténs förslag sålunda skulle medföra, erinrar kommittén, att vid bestämmande af det ordinarie arfvodet för dessa befattningshafvare hänsyn ansetts böra tagas till de betydliga extra inkomster, som nu tillkomme dem, hvilka inkomster emellertid enligt kommitténs förslag för framtiden skulle försvinna. Enligt hvad som inhämtas af den såsom bil. E till betänkandet fogade sammanställning af extra inkomster för en del tjänstemän vid trafikafdelningen, uppgingo under år 1905 extra inkomsterna för 46 förste stationsskrifvare till emellan 200 och 600 kronor. Dylika inkomster, öfverstigande sistnämnda belopp, tillkommo 29 förste stationsskrifvare. Om också för en del af ifrågavarande tjänstemän omhandlade inkomster uppgått till summor, som kunde anses mer än skäliga och sålunda icke borde tagas i beräkning vid en lönereglering, kunde man dock enligt kommitténs förmenande billigtvis icke underlåta att sätta det ordinarie arfvodet så, att det i någon mån äfven utgjorde ersättning för en viss del af de för närvarande med befattningen förenade löneförmåner, som icke vidare skulle ifrågakomma.

Hvad angår *bokhållarna*, vore dessa, anmärker kommittén, icke i åtnjutande af några extra inkomster, och kunde sålunda för deras vidkommande hänsyn icke tagas härtill vid bestämmande utaf aflöningen. Då emellertid enligt kommitténs mening bokhållarna varit synnerligen illa lottade i aflöningshänseende i förhållande till likställda befattningshafvare särskildt med hänsyn till deras kläna befordringsutsikter, anser sig kommittén icke böra för dem föreslå lägre arfvode än för förste stationsskrifvarna. Till belysning af befordringsförhållandena för den grupp af bokhållare, som omfattade det största antalet af dessa befattningshafvare, nämligen de vid maskinafdelningen anställda, anmärker kommittén, att 1906 års arfvodesstat upptoge 34 dylika tjänstemän. Då de befattningar, till hvilka de i regeln kunde erhålla befordran, nämligen distriktskamrerar-, (verkstadskamrerare) samt förrådsförvaltarbefattningar endast vore 10 till antalet, framginge häraf, att utsikterna till befordran icke vore stora.

Beträffande *stationsinspektorer å 4:e samt nuvarande 5:e klassens stationer* har kommittén, såsom jag förut omförmäلت, framlagt förslag till omgruppering af dessa stationer, i enlighet hvarmed till stationer af *4:e klass A* skulle hänföras nuvarande 4:e klassens stationer samt sådana 5:e klassens stationer, som ansåges böra till nämnda klass uppflyttas, samt till stationer af *4:e klass B* sådana 5:e klassens stationer, som i mån af nuvarande stationsföreståndares afgång borde förändras till mästarstationer och då åter upptagas såsom 5:e klassens stationer.

Stationsinspektorer å 4:e kl. stationer A och B.

I fråga om nuvarande aflöningsförhållanden för stationsinspektorer å omförmälda stationer gäller, att arfvodet å 4:e klassens station utgör lägst 1,800 högst 2,400 kronor samt å 5:e klassens station lägst 1,500 högst 2,100 kronor. I afseende å högsta arfvodet äro sålunda stationsinspektorer å 4:e klassens station likställda med förste stationsskrifvare, hvaremot lägsta arfvodet för de förra är 300 kronor högre än för de senare.

Kommittén, som anser nämnda förhållande emellan dessa befattningar böra bibehållas, föreslår alltså arfvodet för stationsinspektorer å station af 4:e klass A till lägst 2,400 högst 3,300 kronor. Vid bestämmande af arfvodet för ifrågavarande stationsinspektorer har kommittén, enligt hvad som framgår af kommitténs motivering härutinnan (å sid. 279), äfven tagit hänsyn till de extra inkomster, hvilka, enligt hvad utredningen i bil. E till betänkandet utvisar, pläga tillkomma nämnda befattningshafvare.

För stationsinspektorer å station af 4:e klass B föreslår kommittén ett arfvode af lägst 2,100 högst 2,700 kronor. I fråga om detta arfvode anser kommittén, att afseende bör i någon mån fästas därvid, att dessa stationer enligt kommitténs förslag skulle i framtiden förestås af stationsmästare med arfvode af lägst 1,200 högst 1,800 kronor.

Till en gemensam aflöningsgrupp borde enligt kommitténs mening hänföras *underingenjörer, förste bokhållare och förste telegrafister*, samt arfvodet för dem bestämmas till lägst 2,400 högst 3,600 kronor. Då samtliga dessa befattningshafvare skulle erhålla kontant ersättning för bostad och bränsle, komme enligt förut angifna grunder aflöningen för dem att utgöra å en station med 20 procents inkvarteringsersättning lägst 2,880 högst 4,320 kronor samt å en station, där maximibeloppet af dylik ersättning skall utgå, lägst 3,360 högst 4,700 kronor.

Underingenjörer, förste bokhållare, förste telegrafister.

Enligt hvad kommittén framhåller (å sid. 280), äro i de flesta fall ifrågavarande befattningshafvare placerade å större stationer med dyrare hyrespriser, hvarför de i regeln komme att åtnjuta högre inkvarteringsersättning än 20 procent.

Den tekniska utbildning, hvartill hänsyn borde tagas vid fastställande af underingenjörernas aflöningsvillkor, kunde enligt kommitténs förmenande, hvad anginge *förste bokhållarna* och *förste telegrafisterna*, uppvägas af den senare lefnadsåldern vid befordran till dessa befattningar samt de klena utsikterna för ytterligare befordran — för en förste telegrafist, som icke aflagt högre teknisk examen, kunde i regeln ingen vidare befordran antagas ifrågakomma.

De nuvarande *telegrafisterna* åtnjuta i arfvode lägst 1,500 högst 2,400 kronor och äro sålunda likställda med förste stationsskrifvare med flera. Arfvodet för dessa befattningshafvare föreslår kommittén till lägst 1,800 högst 3,000 kronor.

Då kommittén framför allt afsett att förbättra aflöningen för de nuvarande telegrafister, som vore anställda vid de största telegrafstationerna, samt detta syfte vunnes genom kommitténs förslag om inrättande af förste telegrafistbefattningar, men kommittén å andra sidan ansett, att telegrafistbefattningarna vid mindre stationer icke kunde i ansvarsfullhet mäta sig med förste stationsskrifvarbefattningar, hade kommittén funnit sig sakna anledning att föreslå arfvodet för sistnämnda telegrafistbefattningar högre än som skett.

Till närmast högre aflöningsgrupp med arfvode af lägst 3,000 och högst 3,900 kronor har kommittén hänfört *telegrafinspektorer*, *stationsinspektorer å 3:e klassens stationer*, *byråassistenter*, *expeditionsföreståndare* och *underinspektorer*.

För närvarande äro de tre sistnämnda befattningarna likställda i aflöningshänseende med arfvode af lägst 2,100 högst 3,000 kronor, hvilket sistnämnda arfvode efter tre ålderstillägg, hvardera å 300 kronor, uppnås efter 9 år. Stationsinspektör å 3:e klassens station börjar däremot med 2,400 kronor, men slutarfvodet är för honom det samma som för de förenämnda eller 3,000 kronor. Hvad angår telegrafinspektorer, utgör lägsta arfvodet för dem 2,700 kronor och högsta arfvodet 3,600 kronor.

Telegrafinspektorer.

Frågan om aflöningen för *telegrafinspektorer* sammanhänger, erinrar kommittén (sid. 281), med kommitténs förut af mig omnämnda förslag om inrättande af telegrafingenjörstjänster samt om uppdelning af nuvarande telegrafistbefattningar. Enär enligt detta förslag telegrafinspektorsbefattningarna skulle, i den mån deras nuvarande innehafvare kunde befordras till telegrafingenjörer eller afginge, utgå ur staten, har kommittén funnit sig icke böra för ifrågavarande befattningar föreslå högre arfvode än som motsvarade det nuvarande jämte dyrtidstillägg. Då telegrafinspektorerna

vore placerade å distriktens hufvudstationer, där förhöjd inkvarteringsersättning skulle utgå, erhöles de dessutom härigenom förbättring i nuvarande lönevillkor.

För *stationsinspektorer å 3:e klassens stationer* skulle kommitténs löneförslag dels innebära en förhöjning i nuvarande högsta arfvode af 900 kronor dels medföra, att skillnaden i afseende å arfvode mellan ifrågasvarande befattningshafvare samt stationsinspektorer å station af 4:e klass A skulle blifva 600 kronor såväl beträffande lägsta som högsta arfvode. Då endast för ett mindre antal stationsinspektorer å 3:e klassens stationer postarfvode ifrågakomme, under det att dylikt arfvode till belopp af i medeltal omkring 600 kronor åtnjötes af det öfvervägande antalet stationsinspektorer å 4:e klassens stationer — ett förhållande, från hvilket man enligt kommitténs mening icke kunde bortse — hade kommittén icke ansett lämpligt att föreslå lägre arfvode än det omförmälda.

Stationsinspektorer å 3:e klass stationer.

Hvad angår öfriga till nu omhandlade aflöningsgrupp hänfödda befattningshafvare, erinrar kommittén (sid. 282) beträffande särskildt *expeditionsföreståndarna*, att de mer än andra tjänstemän komme att beröras af kommitténs förslag till reglering af extra inkomster. Enligt hvad som framginge af den i bil. E gjorda sammanställningen, understege för år 1905 icke för någon expeditionsföreståndare de extra inkomsterna 500 kronor, och för de flesta vore sammanlagda beloppet af dylika inkomster vida högre. För icke mindre än 12 uppginge detsamma till öfver 1,000 kronor. Af utredningen i bil. D inhämtades vidare, att sammanlagda löneinkomsten för de sju expeditionsföreståndarna i högsta lönegraden utgjorde för nämnda år i medeltal omkring 5,100 kronor.

Expeditionsföreståndare.

Vid sådant förhållande, yttrar kommittén vidare, syntes det af kommittén föreslagna arfvode vara det lägsta, som skäligen borde ifrågasättas.

Byråassistenter och underinspektorer.

Mot kommitténs förslag att i afseende å ordinarie arfvode fortfarande liksom hittills likställa *byråassistenter* och *underinspektorer* med expeditionsföreståndare, oaktadt byråassistenterna icke i någon mån och underinspektorererna endast i ringa grad åtnjöte extra inkomster, till hvilkas uppbärande hänsyn borde tagas vid arfvodets bestämmande, skulle kunna erinras, anmärker kommittén å sid. 282, att en dylik likställighet icke längre hade fog för sig. Härtill ville kommittén genmäla, att nämnda två befattningar, enligt kommitténs mening, hörde till dem, som i afseende å befattningarnas vikt och det därmed förenade ansvar varit särskildt ogynnsamt ställda i aflöningshänseende i jämförelse med andra närstående befattningar. Det vore emellertid af stor vikt att till innehafvare af dessa befattningar kunna erhålla dugande förmågor, men

för vinnande af detta syfte borde befattningarna enligt kommitténs förmenande också höjas upp i aflöningshänseende.

Maskininspektorer.

För *maskininspektorer* och *verkmästare* utgör arfvodet för närvarande lägst 2,700 högst 3,600 kronor. Kommittén, som på förut angifna skäl uttalat sig för en sammanslagning af dessa båda kategorier under den gemensamma benämningen maskininspektor, anser arfvodet för denna befattning böra bestämmas till lägst 3,300 högst 4,200 kronor, hvarjämte, enligt kommitténs förslag, fri bostad borde kunna tillkomma samtliga innehafvare af befattningen.

Distriktskassörer.

Till samma aflöningsgrupp som maskininspektor m. fl. hänföres enligt gällande aflöningsreglemente *distriktskassör*; och har kommittén bibehållit samma anordning och sålunda äfven för sistnämnda befattning föreslagit ett arfvode af lägst 3,300 högst 4,200 kronor. I afseende å aflöningen för distriktskassör erinrar kommittén i detta sammanhang om sitt förslag att nedsätta de till distriktskassören utgående felräkningspenningar från 500 till 300 kronor.

Å andra sidan framhåller kommittén, att kommitténs förslag i afseende å inkvarteringen komme att medföra en väsentlig aflöningsförbättring för ifrågavarande tjänstemän, hvilka vore stationerade å orter med höga hyrespriser och sålunda komme att tillgodonjuta ökad inkvarteringsersättning. Denna skulle enligt kommitténs mening motsvara värdet af fem rum och kök jämte bränsle, hvilket värde satts till 1,500 kronor i Stockholm, där sålunda distriktskassörens högsta aflöning komme att utgöra 5,700 kronor jämte felräkningspenningar, 300 kronor, motsvarande en ökning i nuvarande aflöning, dyrtidstillägg inberäknadt, af 880 kronor.

Öfverinspektorer, stationsinspektorer å 1:a och 2:a kl. stationer.

Stationsinspektorer å 2:a klassens station åtnjuta för närvarande ett lägsta arfvode af 3,000 kronor med ett ålderstillägg efter 5 år å 500 kronor. Af utredningen angående extra inkomster inhämtas, att de 7 stationsinspektorer af ifrågavarande kategori, som uppnått högsta aflöning, under år 1905 uppburo i sammanlagda kontanta löneinkomster i medeltal något öfver 4,100 kronor. Med hänsyn såväl härtill som för erhållande af ett lämpligt förhållande i aflöning mellan stationsinspektorer å 2:a och 3:e klass stationer föreslår kommittén arfvodet för ifrågavarande befattningshafvare till lägst 3,600 högst 4,500 kronor. Enligt af kommittén föreslagna regler för löneförhöjning skulle sistnämnda arfvode erhållas efter 9 år, under det att, såsom ofvan nämnts, för närvarande slutaflöningen uppnåddes efter 5 år.

För *stationsinspektorer å 1:a klassens station*, till hvilken grupp, på grund af kommitténs förslag att uppföra Stockholms centralstation, Göteborgs och Malmö stationer i en särskild öfverklass, endast komme att räknas Stockholms norra samt Norrköpings stationer, föreslår kommittén arfvodet till lägst 3,900 högst 4,800 kronor. Enligt gällande aflöningsreglemente utgör arfvodet 3,500 kronor med ett ålderstillägg å 500 kronor. *Öfverinspektoreernas* arvode anser kommittén böra sättas till lägst 4,500 högst 5,400 kronor.

Under framhållande af de stora fordringar på duglighet och öfriga personliga egenskaper, som ställas på föreståndarna för de större stationerna, samt den omfattande befälsmyndighet, de utöfva, uttalar kommittén den uppfattning (sid. 285), att de i förhållande till tjänstemän med ungefär motsvarande ställning vid post- och tullstaterna nämligen föreståndare för postkontor samt tullförvaltare m. fl. varit satta alltför lågt i aflöningshänseende.

För ådagaläggande af detta förhållande och för att visa, att de af kommittén för ifrågavarande befattningar vid statens järnvägar föreslagna arvoden åtminstone icke vore för högt tilltagna, meddelar kommittén (å sid. 285) åtskilliga uppgifter rörande aflöningsförhållandena för en del tjänstemän vid post- och tullverken.

Vid bestämmandet af arfvodet för nu omhandlade stationsinspektorer borde, anmärker kommittén vidare, hänsyn ock tagas till de betydande extra inkomster, som för närvarande tillkomme dem, men hvilka enligt kommitténs förslag icke vidare skulle ifrågakomma annat än i form af personligt lönetillägg för *nuvarande* tjänsteinnehafvare, i den mån de genom ifrågavarande lönereglering skulle lida minskning i sin löneinkomst. Enligt hvad som inhämtades af utredningen i berörda afseende, syntes nyssnämnda förhållande komma att inträffa för samtliga stationsinspektorer å stationer af 1:a klass, af hvilka emellertid endast en uppnått det högsta arfvodet. Kommitténs förslag innefattade såhunda ingen annan förbättring i aflöningsvillkor för meranämnda stationsinspektorer än att större delen af dem tillkommande extra inkomster skulle blifva omförd till ordinarie arvode.

Verkstadskamrerare och *förrådsförvaltare* åtnjuta för närvarande i arvode lägst 2,700 högst 3,600 kronor. Vid 1897 års lönereglering vidtogs ingen annan förändring i fråga om den nämnda befattningshafvare jämlikt 1874 års aflöningsreglemente tillkommande aflöning än att miniarfvodet höjdes.

Distriktskamrerare och förrådsförvaltare.

Af skäl, som kommittén å sidan 286 närmare utvecklat, håller kommittén före, att ifrågavarande befattningar höra till dem, hvilka med hänsyn till förändrade förhållanden i fråga om befattningarnas ansvar och betydenhet äro tillbakasatta i aflöningshänseende.

Till belysning häraf, hvad särskildt angår förrådsförvaltartjänsten, anför kommittén, att, medan värdet af under år 1874 för statens järnvägars räkning upphandlade väsentligare förrådsartiklar utgjorde 5,891,000 kronor, uppginge motsvarande belopp för år 1905 till 16,168,000 kronor.

Beträffande verkstadskamreraren erinrar kommittén, att han ombesörjer bokföringen icke blott, såsom man på grund af hans titel skulle kunna tro, för verkstäderna utan äfven för maskinafdelningen i sin helhet, hvarförutom fördelningen af verkstädernas och förrådets kostnader för öfriga afdelningar å distriktet, för andra distrikt, för styrelsen och för främmande institutioner och personer sker genom verkstadskamreraren. Honom tillkommer dessutom att bokföra banafdelningens samtliga utgifter för nybyggnads- och andra arbeten, som redovisas på särskilda arbetsnummer. Den ifrågavarande tjänsteman tilldelade benämningen verkstadskamrerare angäfvade sålunda icke hans verksamhet, hvarför kommittén föreslår, att densamma måtte utbytas mot *distriktskamrerare*.

Kommittén anser, att ifrågavarande tjänstebefattningar icke borde i aflöningshänseende sättas lägre än stationsinspektorsbefattningar å 1:a klassens stationer; och föreslår kommittén alltså, att arfvodet för dem måtte sättas till lägst 3,900 högst 4,800 kronor. Med tillägg af ersättning för bostad och bränsle, hvilken ersättning, i anledning däraf att innehafvarna af sagda befattningar vore placerade å distriktens hufvudorter, icke komme att enligt förut angifna grunder understiga 30 procent, skulle alltså sammanlagda aflöningen utgöra lägst 5,070 högst 6,000 kronor i Östersund och Luleå, samt lägst 5,400 högst 6,300 kronor i Stockholm.

Till grupper med lika aflöning hänför kommittén *baningenjörer*, *maskiningenjörer* och *trafikinspektörer af 1:a klass* med ett arvode af lägst 4,800 kronor högst 5,700 kronor samt *motsvarande befattningshafvare af 2:a klass* äfvensom *telegrafingenjörer* och *distriktssekreterare* med ett arvode af lägst 4,200 högst 5,100 kronor.

Hvad till en början angår ban- och maskiningenjörer, åberopar kommittén hvad som i annat sammanhang anförts beträffande den skillnad i tjänsteställning, som enligt kommitténs mening borde råda mellan dessa tjänstemän af 1:a och 2:a klass.

Arfvodet för ifrågavarande befattningshafvare utgör för närvarande 3,000 kronor med två ålderstillägg å 500 kronor efter resp. 5 och 10 år, hvarjämte de i regeln åtnjuta inkvartering in natura. Dessutom tillkommer maskiningenjör, hvilken förestår verkstad, belägen utom distriktets hufvudstation, tilläggsarfvode af 500 kronor. Dylikt arfvode uppbäres emellertid för närvarande endast af en maskiningenjör.

Den aflöning, som på detta sätt fastställdes för ban- och maskiningenjörer vid 1897 års lönereglering, är endast obetydligt högre än den, som förut alltsedan år 1874 varit gällande. Ökningen i ordinarie aflöning utgjorde för maskiningenjörerna endast 100 kronor och för baningenjörerna 400 kronor, hvilken senare ökning emellertid motiverades däraf att flertalet bland dem, i sammanhang med omregleringen af distrikten, skulle få sina förutvarande sektioner utsträckta.

Beträffande dessa aflöningar äfvensom de synpunkter, som enligt kommitténs förmenande borde göra sig gällande vid en lönereglering för ifrågavarande befattningshafvare, yttrar kommittén (sidan 288) följande:

»Kommittén finner det vara uppenbart, att dessa aflöningar icke längre äro tidsenliga. Dels ställer nämligen järnvägsrörelsens utveckling sedan den tid, då aflöningarna bestämdes, högre kraf på teoretisk och praktisk utbildning hos omförmälda befattningshafvare än förr, och dels har näringslivets storartade uppsving sedan nämnda tid och naturligen äfven lefnadskostnadernas stegring medfört betydligt ökade löneanspråk hos dugliga ingenjörer i allmänhet. Enligt hvad inom kommittén upplysts, hafva också nu anmärkta missförhållanden i afseende å lönevillkoren för det tekniskt utbildade järnvägsbefälet under senare tider trädt i dagen på ett för statens järnvägar kännbart sätt. Icke nog med att svårigheter uppstått att rekrytera sagda befäl med fullt kompetenta personer, utan det har, såsom förut af kommittén blifvit antydtt, upprepade gånger inträffat, att dugande krafter i ordinarie tjänst vid statens järnvägar lämnat verket på grund af de betydligt bättre ekonomiska villkor, som för dem erbjudit sig på annat håll. Ett dylikt sakernas tillstånd lär emellertid icke vara förenligt med det på statens järnvägars förvaltning numera ställda anspråket, att den skall skötas på ett affärsmässigt sätt. Ur denna synpunkt gäller nämligen, att statsbaneförvaltningen mindre än andra verk kan vara betjänt med att besätta de mera kräfvande befälsposterna med tjänstemän, som på ett mer eller mindre rutinmässigt sätt ombestyrja löpande göromål, ty på driftigheten och omtanken hos de befattningshafvare, hvilka handhafva järnvägens ekonomiska intressen, beror också järnvägsdriftens ekonomiska

resultat. Järnvägsförvaltningen äger sålunda det största intresse af att kunna draga till sig samt hålla kvar personer, som höja sig öfver medelmåttan i afseende å såväl teoretisk som praktisk duglighet, men aflöningsvillkoren för dylika personer bestämmas å den allmänna arbetsmarknaden, och efter denna måste äfven statens järnvägar i någon mån rätta sig.

Det ofvan sagda gäller i mer eller mindre grad samtliga mera kräfvande befattningar vid statens järnvägar men hänför sig särskildt till de tjänster, hvarom nu är fråga, nämligen ban- och maskiningenjörstjänsterna. Framhållas bör nämligen, att samtliga innehafvare af dessa tjänster utöfva ett vidsträckt befäl samt handhafva på eget ansvar göromål af afsevärd ekonomisk innebörd. Detta är icke blott förhållandet med de ban- och maskiningenjörer, hvilka kommittén satt i en högre klass och hvilka i många fall komma att utöfva vederbörande afdelningsföreståndares hela befogenhet, utan gäller äfven de å linjen placerade ban- och maskiningenjörerna af 2:a klass.

Baningenjörerna å linjen föra befälet hvar inom sin sektion samt bära det närmaste ansvaret för sektionens ekonomi. Med hänsyn till distriktens stora omfattning och den mängd göromål, som hvila på bandirektörerna, måste ofta öfverlämnas åt baningenjörerna att leda samt utöfva tillsynen öfver de på sektionen pågående ofta betydande och dyrbara arbeten såsom bangårdsutvidgningar och dylikt, hvilka för tillvaratagandet af statens järnvägars intresse ställa stora kraf på vederbörandes duglighet och omtanke.

Hvad angår maskiningenjörerna å linjen, komma dessa hvar inom sitt område att ansvara för vården af en dyrbar materiel och för densammas utnyttjande på ett sätt, som är för statens järnvägar fördelaktigast. Äfven i deras hand är sålunda lagdt ett betydande ekonomiskt ansvar.

Beträffande utbildningen af ifrågavarande befattningshafvare kan framhållas, att i regeln till baningenjör icke antages annan person än den, som har flerårig praktik vid statens eller andra järnvägsbyggnader, och att, hvad maskiningenjörer angår, de, hvilka befordras till nämnda befattning från lägre tjänst, måste före sin anställning vid statens järnvägar hafva genomgått utbildning under motsvarande tid vid in- och utländska verkstäder.

Vidkommande de nya telegrafingenjörsbefattningarna, hvilkas innehafvare bland annat skulle hafva till uppgift att för statens järnvägars del utöfva tillsyn öfver de främmande starkströmsledningar, som beröra

järnvägens område, skulle på dessa tjänstemän ställas stora fordringar på teoretisk och praktisk utbildning på elektroteknikens område.»

Kommittén erinrar i detta sammanhang (sidan 289), hurusom uti en till kommittén ingifven framställning från tekniska tjänstemän vid statens järnvägars maskinafdelning åberopats såsom stöd för de löneanspråk, som af dessa tjänstemän framställts, den lönereglering, som år 1905 genomfördes för flottans mariningenjörkår.

Äfven kommittén hade, yttrar kommittén (å sidan 290), förutom till de omständigheter, som af kommittén framlagts såsom motiv för kommitténs förslag till aflöning för ifrågavarande tjänstemän, ansett sig böra i viss mån taga hänsyn till förenämnda lönereglering, som afsåge ett verk, där tjänstemannakåren bestode af personer med högre teknisk bildning. Beträffande de jämförelser, som enligt kommitténs mening skulle kunna göras i afseende å utbildning och aflöningsförhållanden mellan tjänstemän vid mariningenjörskåren, å ena, samt nu ifrågavarande befattningshafvare vid statens järnvägar, å andra sidan, tillåter jag mig att hänvisa till hvad kommittén härutinnan yttrat å sid. 290.

I fråga om det för närvarande under viss förutsättning till maskiningenjör utgående tilläggsarfvode, uttalar sig kommittén för att detta arfvode måtte i sammanhang med nu ifrågavarande lönereglering upphöra att utgå.

Trafikinspektörsbefattningarna inrättades vid 1897 års organisationsförändring i sammanhang med tillkomsten af distriktschefsinstitutionen.

Trafikinspektörer.

De äro för närvarande i afseende å ordinarie arfvode likställda med ban- och maskiningenjörer, men åtnjuta dessutom ett tilläggsarfvode af 500 kronor per år.

Löneregleringskommittén, som, å ena sidan, i betraktande af den högre teoretiska utbildning, som förutsattes hos ban- och maskiningenjörerna, icke ansett sig böra i aflöningshänseende sätta trafikinspektörerna *öfver* nyssnämnda tjänstehafvare, men å andra sidan till fulllo uppskattade vikten af ifrågavarande befattningar, på hvilkas innehafvare det närmaste ansvaret för den löpande trafiktjänsten hvilade, har funnit sig böra, i enlighet med hvad ofvan angifvits, föreslå samma aflöning för trafikinspektörer af 1:a och 2:a klass som för ban- och maskiningenjörer af motsvarande klasser. Härigenom skulle en trafikinspektör af 2:a klass blifva i aflöningshänseende lägre ställd än en öfverinspektör, men anser kommittén detta förhållande motiveras af den synnerligen maktpåliggande ställning, som föreståndaren för en stor station intager.

Organisationskommittén har också yttrat sig i fråga om trafikinspektörernas aflöningsförhållanden. Genom inrättandet af trafikdirek-

törsbefattning skulle trafikinspektörstjänsterna komma att, hvad anginge själfständigheten i ställning och omfattningen af uppgifter, fullt motsvara baningenjörs- och maskiningenjörsbefattningarna. Visserligen kräfvastisnämnda befattningar högre teoretisk utbildning, men detta förhållandesyntes kommittén uppvägas dels af det synnerligen stora ansvar, som hvilade på trafikinspektörerna såsom närmast handhafvande den löpande trafik- och tågtjänsten, dels ock af den omständigheten att dessa befattningshafvare i allmänhet först vid en jämförelsevis mera framskriden ålder erhålla sina befattningar. Kommittén ansåge därför, att trafikinspektörs aflöning borde likställas med baningenjörs och maskiningenjörs.

Distriktssekreterare.

Distriktssekreterartjänsten tillkom liksom trafikinspektörsbefattningen i sammanhang med 1897 års organisationsförändring; och äro distriktssekreterarna i afseende å aflöning likställda med ban- och maskiningenjörer med den skillnad att de icke, såsom i regeln är fallet med nyssnämnda befattningshafvare, åtnjuta bostad in natura utan erhålla hyresbidrag. Dessa tjänstemän, som enligt gällande instruktion skola hafva aflagt examen till rättegångsverken, åligger bland annat, förutom uppsättning af expeditioner och protokoll i ärenden, som handlagts i distriktsförvaltningen, att ombesörja de juridiska angelägenheter, som röra distrikten, utföra rättegångar, föra protokoll samt afgifva utlåtanden i disciplinära mål m. m.

Såsom ofvan blifvit antydt, har kommittén för dem föreslagit samma arfvode som för baningenjörer m. fl. af 2:a klass eller lägst 4,200 högst 5,100 kronor. Med tillägg af ersättning för bostad och bränsle, motsvarande högst värdet af fem rum och kök, skulle enligt af kommittén angifna grunder för beräkning af nämnda ersättning aflöningen uppgå exempelvis för dem, som äro placerade i Östersund och Luleå, till lägst 5,400 högst 6,300 kronor samt för distriktssekreteraren i Stockholm till lägst 5,700 högst 6,600 kronor.

Vid bestämmande af aflöningen för nu nämnda tjänstemän har kommittén ansett hänsyn böra tagas ej mindre till den icke obetydligt ansvarsfulla och maktpåliggande ställning, de i egenskap af distriktens enda juridiskt bildade tjänstemän intoge, än äfven till den omständigheten, att deras befodringsutsikter vore synnerligen små. Då de enligt kommitténs förslag skulle blifva i aflöningshänseende likställda med styrelsens ombudsman, återstode endast två högre befattningar inom verket, till hvilka de skulle kunna äga någon utsikt att avancera, nämligen öfverdirektörs- och byrådirektörsbefattningarna vid styrelsens administrativa afdelning.

I afseende å de aflöningsförhållanden löneregleringskommittén tänkt sig för *distriktschefer* erinrar denna kommitté, att den endast tagit hänsyn till vederbörandes tjänsteställning, sådan den för närvarande är.

Det ordinarie arfvodet för distriktschefer utgör för närvarande 4,500 kronor med två ålderstillägg å 500 kronor efter resp. 5 och 10 år, äfvensom ett tilläggsarfvode af 500 kronor. Därjämte äro de i regeln i åtnjutande af bostad in natura.

Kommittén föreslår för distriktschef ett ordinarie arfvode af lägst 6,000 högst 6,900 kronor.

Under erinran, att kommittén endast hade att taga hänsyn till nuvarande tjänsteförhållanden, anser sig kommittén icke böra föreslå någon ändring i den anordning, som nu ägde rum, nämligen att en del utaf aflöningen utginge i form af tilläggsarfvode; och borde detta enligt kommitténs mening sättas till 600 kronor. Härigenom skulle distriktschefen nå en högsta aflöning af 7,500 kronor jämte bostad in natura.

Beträffande motiveringen till kommitténs förslag till aflöning för ifrågavarande befattningshafvare tillåter jag mig att hänvisa till betänkandet (sidorna 292 och 293).

Jämväl organisationskommittén har med hänsyn till den synnerligen betydelsefulla förändring, som kommittén föreslagit i fråga om distriktschefernas tjänsteställning och befogenhetsområde, ansett sig böra till behandling upptaga frågan om deras aflöningsförhållanden.

Kommittén framhåller därvid, hurusom med den väsentliga olikhet mellan den ställning, som distriktschefen nu intager, och den, som enligt kommitténs förslag skulle tillkomma honom, och på grund af den betydligt ökade vikt, som enligt kommitténs förslag skulle tilläggas distriktschefsbefattningen, måste följa en afsevärd förhöjning i de honom tillkommande löneförmånerna. I kommitténs organisationsförslag ingår, att distriktschefs- och afdelningschefsbefattningarna skulle göras med hvarandra likställda. Kommittén föreslår därför, att distriktschefen tillkommande löneförmåner skulle bestämmas så, att de motsvarade hvad löneregleringskommittén, enligt hvad jag i det följande kommer att omförmåla, föreslagit för afdelningschef. Distriktschefen ansåg kommittén emellertid fortfarande såsom hittills böra tillerkännas förmånen af fri bostad och bränsle. Hans löneförmåner borde därför fastställas till ett årligt arfvode af 8,000 kronor jämte nyssnämnda naturaförmåner. Skulle distriktschefen i något undantagsfall icke komma i åtnjutande af dessa naturaförmåner, borde ersättning för dem beräknas med hänsyn till hyreskostnaderna på den plats, där vederbörande hade sin anställning, och alltså utgå med 2,000 kronor i Stockholm och 1,700 kronor å öf-

riga platser, därvid kommittén afsett en bostad om 7 rum och kök med bränsle. Något ålderstillägg skulle icke tillkomma distriktschef, utan skulle, såsom löneregleringskommittén föreslagit i fråga om afdelningschef, de nyss angifna aflöningsförmånerna i deras helhet tillkomma vederbörande genast vid tillträdet af tjänsten. Anledningen till förslaget i detta hänseende har bland annat varit, att man ansett, att dessa befattningar i regeln erhållas först vid en mera framskriden ålder, och sedan vederbörande dessförinnan redan genomgått den pröfning i allmän tjänst, hvars resultat utgör grunden för ålderstillägg.

Beträffande de för distriktschef sålunda föreslagna löneförmånerna yttrar organisationskommittén, att kommittén icke kunde finna annat än, att distriktschefsbefattningen enligt kommitténs förslag — med hänsyn till de ökade fordringar på duglighet och erfarenhet samt särskildt på verkliga chefsegenskaper, hvilka enligt detta förslag måste ställas på en distriktschef, för hvilken i öfrigt nu stadgade kompetensvillkor fortfarande skulle gälla, äfvensom till det större ansvar, han såsom distriktschef verkligt skulle komma att bära — skulle blifva af sådan art, att befattningen måste kräva samma aflöning som afdelningschefsbefattning inom styrelsen. Kommittén ansåge sig för denna mening hafva så mycket större skäl, som den aflöning, hvilken sålunda skulle tillkomma distriktschefen, ingalunda kunde anses högt tilltagen i jämförelse med den, som en trafikchef eller verkställande direktör vid ett enskildt järnvägsföretag med ett bannät, mindre än det minsta statsbanedistriktet, skulle kunna påräkna.

*Ban-, maskin-
och trafik-
direktörer.*

Det ordinarie arfvode, som för närvarande tillkommer *ban- och maskindirektörer* utgör 4,500 kronor med två ålderstillägg à 500 kronor efter resp. 5 och 10 år. Därjämte åtnjuta dessa befattningshafvare i regel bostad in natura.

För ban- och maskindirektörer föreslår löneregleringskommittén ett ordinarie arfvode af lägst 6,000, högst 6,900 kronor. Därvid yttrar kommittén bland annat (se sid. 293), att hvar och en af dessa befattningshafvare hade att utöfva ett vidsträckt befäl och uppbära ett högst betydande ekonomiskt ansvar. Det ankomme också i hög grad på honom att tillvarataga statens järnvägars intresse såväl då det gällde att begränsa utgifterna som ock då det vore fråga om att på det mest ekonomiska sätt utnyttja materielen. Med hänsyn till vikten att å ifrågasvarande poster erhålla personer, som i nämnda afseenden fyllde måtet, hade kommittén ansett sig böra förslå aflöningen på sätt som skett

I organisationskommitténs förslag angående distriktsförvaltningarnas organisation ingår att ställa afdelningsföreståndarna i mera beroende ställning af distriktschefen, så att distriktschefen skulle erhålla befogenhet att draga under sin beslutanderätt jämväl sådana frågor, som nu afgöras af afdelningsföreståndarna. I anledning häraf yttrar denna kommitté, att kommitténs förslag, i hvad det afsåge afdelningsföreståndare, icke finge så förstås, som om dessa därigenom skulle erhålla en så förändrad ställning, att deras aflöningsförmåner på grund däraf borde sättas lägre, än som föreslagits för dem med hänsyn till deras nuvarande ställning. Kommitténs förslag innebure nämligen i fråga om afdelningsföreståndarna i hufvudsak egentligen endast en mera konsekvent och i detalj gående tillämpning af de grundsatser, på hvilka den nuvarande organisationen i detta hänsende hvilade; och ifrågavarande befattningar komme att enligt kommitténs förslag på sina innehafvare ställa fullt ut lika stora fordringar på erfarenhet och duglighet som de nuvarande bandirektörs- och maskindirektörstjänsterna på sina.

Hvad angår *trafikdirektörerna*, anser organisationskommittén dessa gifvetvis böra i alla afseenden och således äfven i fråga om löneförmåner likställas med ban- och maskindirektörerna.

Hvad till en början angår organisationskommitténs förslag om inrättande af trafikdirektörsbefattningar, har jag redan haft tillfälle att uttala min anslutning därtill. Mot hvad kommittén föreslagit i fråga om dessa befattningshafvares åligganden, ställning och aflöning har jag intet att erinra.

Departement-
chefens
yttrande.

Löneregleringskommitténs förslag att öka baningenjörernas antal från 31 till 32, hvilket förslag betingas af behovet att uppdelas femte distriktet i sex, i stället för, såsom nu är anordnadt, fem bansektioner, får jag på de af vederbörande distriktsförvaltning anförda, af kommittén gillade skäl understödja.

Likaledes finner jag mig böra biträda förslaget om inrättande af telegrafingenjörsbefattningar i stället för de nuvarande telegrafinspektorsbefattningarna, hvilken anordning jag anser vara väl motiverad.

Beträffande det af löneregleringskommittén framställda förslaget om uppdelning af baningenjörs-, maskiningenjörs- och trafikinspektorsbefattningarna i två klasser, 1:a och 2:a, har järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande icke funnit något att erinra.

En ledamot i styrelsen har emellertid varit af annan åsikt i detta afseende och ansett, att samtliga ban- och maskiningenjörer samt trafikinspektörer borde likställas beträffande såväl benämning som lön —

lägst 4,200 högst 5,100 kronor. I de fall, där på grund af göromålen större omfattning för några af dessa befattningar ansåges böra erfordras viss större erfarenhet eller arbetsförmåga hos dessas innehafvare än hos de öfrigas, vore det enligt reservantens mening riktigare att för uppehållande af sistnämnda mera kräfvande befattningar anvisa ett lämpligt tilläggsarfvode, 500 kronor, åt vederbörande befattningshafvare; och förordar nämnda ledamot, att sådant arfvode skulle tillkomma de ban- och maskiningenjörer, som vore anställda å ban- och maskindirektörs-expeditionernas expeditioner, samt de trafikinspektörer, som vore stationerade i Stockholm, Göteborg, Malmö, Hälsingborg och Norrköping.

Uttalanden i nu angifven riktning hafva äfven gjorts utaf vederbörande befattningshafvare själfva.

Sålunda hafva representanter för statens järnvägars ban- och maskiningenjörsförening på angifna skäl afstyrkt förslaget om inrättande af särskilda klasser af ban- och maskiningenjörer. Föreningen erkänner visserligen det berättigade och nödvändiga uti, att särskildt baningenjör å bandirektörsexpedition tilldelas högre aflöning, alldenstund tjänsten å expedition jämte dyrare lefnadskostnader å de platser, där distriktens hufvudstationer äro belägna, i allmänhet afhållit äldre baningenjörer från att söka transport dit, men håller före, att löneförbättringen för dem borde utgå i form af tilläggsarfvode, minst 600 kronor om året. Då förhållandena i viss mån vore likartade i fråga om maskiningenjörer, borde enligt föreningens åsikt klassindelningen äfven för dessa befattningshafvare bortfalla. Det tilläggsarfvode å 600 kronor, som, på sätt ofvan nämnts, skulle tillerkännas baningenjör, som tjänstgjorde å bandirektörsexpedition, borde äfven åtnjutas af maskiningenjörer med motsvarande tjänstgöring äfvensom af föreståndaren för verkstaden i Bollnäs.

Äfven representanter för trafikinspektörerna hafva uttalat sig emot indelningen af trafikinspektörstjänsterna i två klasser samt förordat, att vissa trafikinspektörer i stället måtte tilldelas lämpligt tilläggsarfvode.

Beträffande frågan, hvilka trafikinspektörsbefattningar skulle vara af 1:a klassen, har järnvägsstyrelsen i sitt underdåniga utlåtande öfver löneregleringskommitténs betänkande uttalat sig för att, i likhet med hvad kommittén föreslagit beträffande ban- och maskiningenjör, trafikinspektörerna å samtliga distrikts hufvudorter, således äfven Östersund och Luleå, skulle vara trafikinspektörer af 1:a klass.

I sitt utlåtande öfver organisationskommitténs betänkande förklarar styrelsen att det, med hänsyn till den förändrade ställning, som trafik-

inspektörerna efter anställande af trafikdirektörer skulle komma att intaga, näppeligen syntes vara erforderligt att indela sektionerna i olika klasser. Ansåges arbetet å någon sektion allt för betungande, kunde sådant lämpligen utjämnas därmed, att sektionen gjordes något kortare. Styrelsen finner det däremot vara af största vikt, att det för trafikdirektören alltid finnes en fullt kvalificerad ställföreträdare, som hade en ingående kännedom såväl om de ärenden, hvilka för tillfället föreligga till behandling, som ock de allmänna grunder, som förut i förekommande fall tillämpats å distriktet. På grund däraf föreslår styrelsen, att alla trafikinspektörer, som förestå sektion, skulle erhålla den tjänsteställning och de aflöningsförmåner, som löneregleringskommittén föreslagit för trafikinspektörer af 2:a klass, samt att å hvarje trafikdirektörsexpedition skulle anställas en trafikinspektör af 1:a klass med tjänsteställning och aflöningsförmåner motsvarande de af löneregleringskommittén för dylik befattningshafvare föreslagna och med skyldighet att vid förfall för trafikdirektören inträda såsom vikarie för denne, där styrelsen ej annorlunda förordnade.

Den ifrågasatta uppdelningen af ban- och maskiningenjörsbefattningarna i två klasser har föranledts af behovet att bereda ban- och maskiningenjörerna å distriktens hufvudstationer bättre aflöningsvillkor än öfriga innehafvare af dylika tjänster, något som jämväl vitsordats af de representanter för denna kår, hvilka uttalat sig i frågan. Då jag anser nämnda syftemål, i likhet med hvad kommittén förordat, på ett lämpligare sätt vinnas genom inrättande af högre ordinarie befattningar för omförmälda mera kräfvande sysslor än genom en godtgörelse åt vederbörande i form af tilläggsarfvode, hvilken senare anordning kommittén på, enligt hvad jag finner, goda skäl sökt i regeln undvika, ansluter jag mig till hvad kommittén i förevarande afseende föreslagit.

Vidkommande frågan om en motsvarande uppdelning af trafikinspektörsbefattningarna torde järnvägsstyrelsens förslag om anställande af trafikinspektörer å trafikdirektörsexpeditionerna såsom biträden åt trafikdirektörerna — på samma sätt som det finnes anställda baningenjörer å bandirektörsexpeditionerna och maskiningenjörer å maskindirektörsexpeditionerna — väl närmast sammanhänga med förslaget om distriktschefsbefattningarnas indragning. Visserligen kan icke förnekas, att en dylik anordning skulle kunna bidraga till ökad kontinuitet vid afdelningens skötsel och äfven från andra synpunkter vara till fördel, men å andra sidan torde genom anställandet inom distriktsförvaltningen af en särskild befattningshafvare såsom föreståndare för trafikafdelningen en så väsentlig förbättring inträda ifråga om handhafvandet af denna

afdelnings angelägenheter, att jag icke anser mig nu böra upptaga styrelsens förslag uti förevarande hänseende.

Då det väl svårigen låter sig göra att förkorta de trafiksektioner, som på grund af lifligare trafik eller andra förhållanden visat sig mera svårskötta utan att det i anledning däraf skall blifva nödvändigt att öka sektionernas och således också trafikinspektörernas antal, anser jag det lämpligare, att de trafikinspektörer, som förestå sådana sektioner, som nyss nämnts, tillerkännes någon förmån framför öfriga trafikinspektörer, och finner jag därvid jämväl i fråga om trafikinspektörer det af kommittén förordade sättet att tilldela innehafvarna af de mera ansvarsfulla befattningarna en högre tjänstegrad med högre ordinarie arfvode vara att föredraga framför systemet med tilläggsarfvoden. Järnvägsstyrelsens i utlåtandet öfver löneregleringskommitténs förslag uttalade mening, att jämväl trafikinspektörerna, som äro stationerade å fjärde och femte distriktens hufvudorter, Östersund och Luleå, borde vara trafikinspektörer af 1:a klass, anser jag hafva synnerligen goda skäl för sig.

De förslag i öfrigt, som kommittén i detta sammanhang framställt, nämligen om förändrad organisation af maskinafdelningens befäl vid linjen och verkstäderna, delvis ändrad uppdelning af stationsföreståndarbefattningarna samt om inrättande af förste telegrafist- och förste bokhållarbefattningar anser jag mig kunna biträda.

Jag vill i detta sammanhang anmäla, att järnvägsstyrelsen med hänsyn till de ringa befodringsutsikterna för kontorsskrifvare å administrativa afdelningen vid distrikten uttalat sig för inrättande af bokhållarbefattningar därstädes, liksom förhållandet är å öfriga afdelningar; och häremot har jag intet att erinra.

Vidkommande de af kommittén föreslagna ordinarie arfvoden för befattningshafvare, tillhörande nuvarande tjänstemannagrad vid distrikten, får jag till en början erinra, att särskilda meningar härutinnan uttalats bland kommitténs ledamöter.

Sålunda har en kommittéledamot, stationsinspektoren Lindström, ansett, att de fordringar, som i tjänsten ställdes på byråassistenter och expeditjonsföreståndare, borde berättiga dem till ett högre arfvode än hvad kommittén för dem ifrågasatt, nämligen lägst 3,000 högst 3,900 kronor. Enligt nämnde reservants mening borde ifrågavarande befattningar i aflöningshänseende likställas med maskininspektörer och distriktskassörer samt arfvodet sålunda utgöra lägst 3,300 högst 4,200 kronor.

T. f. öfverdirektören Klemming har reserverat sig emot det af kommittén föreslagna arfvodet för afdelningsföreståndare vid distrikten

och, med särskild hänsyn till de aflöningsförmåner, som enligt senaste lönereglering tillerkänts de högre tjänstemännen vid mariningenjörskåren, uttalat sig för att arfvodet för afdelningsföreståndarna borde sättas till lägst 6,600 högst 7,500 kronor.

Slutligen hafva herrar Carl Persson och Carl Jansson föreslagit arfvoden, som beträffande distriktschefer, ban- och maskindirektörer, maskininspektorer samt underingenjörer såväl i afseende å begynnelse- som slutaflöning ligga 300 kronor under de af kommittén för dessa befattningshafvare föreslagna arfvoden, samt vidkommande öfverinspektorer, stationsinspektorer å stationer af 1:a, 2:a, 3:e och 4:e klass A, förste bokhållare, bokhållare och förste stationsskrifvare med enahanda belopp i fråga om *slutaflöningen* understiga hvad kommittén i sådant afseende för dem ifrågasatt.

Järnvägsstyrelsen har i allmänhet anslutit sig till kommitténs förslag till arfvoden för befattningshafvare af högre grad vid distrikten.

Emellertid har styrelsen på anförda skäl förordat, att arfvodet för kvinnliga kontorsskrifvare måtte höjas utöfver hvad kommittén föreslagit — lägst 1,080 högst 1,500 kronor — till lägst 1,200 högst 1,800 kronor, hvilket skulle gälla för dessa befattningshafvare såväl vid distrikten som i styrelsen. Å ort med högsta ersättning för bostad och bränsle skulle alltså enligt styrelsens förslag den totala aflöningen belöpa sig till lägst 1,600 och högst 2,200 kronor.

Vidare har styrelsen i fråga om de af kommittén föreslagna nya öfverinspektorsbefattningarna framhållit såsom sin åsikt, att dessa icke, i jämförelse med befattningarna såsom trafikinspektör af 2:a klass, vore så ansvarsfulla och maktpåliggande att däraf borde, såsom kommittén föreslagit, betingas en högre aflöning än för sistnämnda tjänstehafvare, utan har styrelsen ansett, att öfverinspektorerne borde i berörda hänseende likställas med trafikinspektörer af 2:a klass.

Vidkommande slutligen arfvodet för byråassistenter har styrelsen uttalat sin anslutning till stationsinspektoren Lindströms ofvan omförmälda därutinnan afgifna reservation.

Styrelsens utlåtande åtföljes af en skrift från en del tjänstemän vid administrativa afdelningen, däri bland annat begärts, att distriktskassörerna måtte i aflöningshänseende likställas med kamrerare och förrådsförvaltare vid maskinafdelningen.

I detta sammanhang anser jag mig böra redogöra för innehållet i en del framställningar, i hvad de afse ändringar uti kommitténs förslag till arfvoden för nu ifrågavarande befattningshafvare, öfver hvilka framställningar järnvägsstyrelsen afgifvit särskildt underdånigt utlåtande.

Uti en till Kungl. Maj:t ställd skrift har de *lägre tjänstemännens vid statens järnvägar förening* framställt såsom önskemål i berörda afseende, att arfvodet för kvinnliga kontorsskrifvare måtte blifva lägst 1,200 högst 1,800 kronor;

att lägsta arfvodet för stationsskrifvare, manliga kontorsskrifvare och ritare måtte blifva 1,800 kronor;

att lägsta arfvodet för bokhållare och förste stationsskrifvare icke måtte understiga 2,400 kronor; samt

att högsta arfvodet för byråassistent måtte blifva 4,200 kronor.

Byråassistenterna hafva hemställt, att de måtte erhålla samma arfvode, 3,600—4,500 kronor, och lika stor bostadslägenhet, 5 rum och kök, som enligt kommitténs förslag skulle tillkomma stationsinspektor å 2:a klassens station.

Expeditionsföreståndarna hafva anhållit att blifva i aflöningshänseende likställda med stationsinspektorer å 2:a klassens station och sålunda enligt kommitténs förslag för sistnämnda befattningshafvare erhålla i arfvode 3,600—4,500 kronor jämte bostad om 5 rum och kök eller, om detta icke kunde bifallas, att deras aflöningsvillkor måtte bestämmas lika med de för distriktskassörer föreslagna eller 3,300—4,200 kronor jämte bostadsersättning för 5 rum och kök.

Från *stationinspektorernas* sida har uttalats önskemål, att nuvarande 2:a klassens stationer måtte uppflyttas till 1:a klass, 3:e klassens stationer till 2:a klass och så vidare, hvarjämte erinringar gjorts emot uppdelningen af nuvarande 4:e klassens stationer i A och B. Hvad särskildt angår den föreslagna aflöningen för stationsinspektorer å station af 4:e klassen A, har från stationsinspektorernas sida uttalats, att den vore för låg i förhållande till den aflöning kommittén tänkt sig för förste stationsskrifvare.

Uti sitt öfver förenämnda framställningar afgifna särskilda utlåtande har järnvägsstyrelsen icke funnit de sålunda framställda önskemålen föranleda ändring i den uppfattning, styrelsen, på sätt här ofvan nämnts, uttalat rörande aflöningar för ifrågavarande befattningshafvare.

Det af kommitténs flertal afgifna förslag till ordinarie arfvoden för befattningshafvare af högre grad vid distrikten finner jag mig i allt väsentligt kunna understödja.

Sålunda kan jag till en början icke dela järnvägsstyrelsens uppfattning, att det af kommittén för *kvinnliga kontorsskrifvare* ifrågasatta arfvodet, lägst 1,080 högst 1,500 kronor, skulle vara för lågt. Med tillägg af ersättning för bostad och bränsle skulle hela aflöningen uppgå, å en ort med 20 procents inkvartering till lägst 1,296 högst

1,800 kronor samt i Stockholm till lägst 1,480 högst 1,900 kronor. En förhöjning i denna aflöning synes mig så mycket mindre böra ifrågasättas, som förslaget till lönestat för telegrafverket för motsvarande befattningshafvare vid telegrafstyrelsen upptager väsentligt lägre arfvoden.

Vidare finner jag den af styrelsen anförda omständigheten, att en öfverinspektör med det af kommittén för honom förslagna arfvodet skulle blifva bättre ställd i aflöningshänseende än en trafikinspektör af 2:a klass, icke böra föranleda nedsättning i aflöningen för förstnämnda befattningshafvare. Förutom det att nämnda förhållande i viss mån äger sin motsvarighet inom andra verk, anser jag, i likhet med kommittén, detsamma vara motiveradt äfven vid en jämförelse mellan ifrågasatt befattningar i afseende å de fordringar, som böra ställas å resp. befattningshafvare.

Kommitténs löneförslag, i hvad det afser *byråassistenter* och *expeditionsföreståndare* finner jag mig icke kunna biträda.

De skäl, som af ofvanbemälda ledamot i kommittén i afgifven reservation anförts för att byråassistent måtte blifva i aflöningshänseende likställd med distriktskassör och sålunda erhålla i arfvode lägst 3,300 högst 4,200 kronor, finner jag i likhet med järnvägsstyrelsen motivera en dylik förhöjning af det utaf kommittén ifrågasatta arfvodet lägst 3,000 högst 3,900 kronor. Jag fäster mig särskildt därvid, att byråassistent innehar det ansvarsfulla värfvet att biträda trafikinspektör vid ledande af tågens gång.

Hvad angår expeditiönsföreståndarna, innebär visserligen, såsom styrelsen i särskildt underdånigt utlåtande erinrat, kommitténs förslag en förhöjning i deras ordinarie arfvode af 900 kronor. Härvid bör emellertid anmärkas — något som också kommittén framhållit — att dessa befattningshafvare mer än andra komma att få sina löneförmåner nedsatta i anledning af det föreliggande förslaget om reglering af extra inkomster. Enligt hvad kommittén påvisat (sid. 282), framgår af den såsom bil. D. till kommitténs betänkande fogade utredningen, att sammanlagda löneinkomsten för de sju expeditiönsföreståndarna i högsta lönegraden utgjorde för år 1905 i medeltal omkring 5,100 kronor.

Med tillägg af ersättning för bostad och bränsle — endast fyra expeditiönsföreståndare åtnjuta fri bostad — skulle, yttrar kommittén vidare, högsta aflöningen för de i Stockholm stationerade expeditiönsföreståndarna komma att utgöra 5,000 kronor och sålunda, därest det af kommittén föreslagna maximibeloppet af felräkningspenningar, 300

kronor, uppnåddes, med 200 kronor öfverstiga den ofvan angifna medelinkomsten för år 1905. Å öfriga stationer, där omförmälda ersättning borde utgå med 900 kronor och sålunda hela aflöningen — felräkningspenningarna oberäknade — utgjorde 4,800 kronor, skulle ingen förbättring äga rum, utan i de fall, där nyssnämnda maximibelopp af felräkningspenningar, 300 kronor, komme att utgå, hvilket kunde antagas blifva regel, skulle löneförhållandena blifva ungefär desamma som nu.

På grund af förestående jämförelse mellan expeditionsföreståndarnas aflöningsförhållanden för närvarande och enligt det föreliggande löneförslaget, hvaraf framgår, att detta senare skulle för dessa tjänstehafvare medföra i vissa fall ingen och i andra fall en i förhållande till andra befattningshafvare jämförelsevis obetydlig löneförbättring, finner jag expeditionsföreståndarnas anhållan om höjning af det utaf kommittén för dem ifrågasatta arfvodet vara till en viss grad befogad och detta så mycket hellre som, enligt hvad som inhämtas utaf 1893 års järnvägskommittés betänkande (sid. 288), särskild hänsyn tagits till felräkningspenningarna enligt nu gällande grunder vid bestämmande af expeditionsföreståndarnas nuvarande arfvode. Då jag dessutom med afseende å det betydande ekonomiska ansvar, som är förenadt med ifrågavarande tjänster, anser en likställighet mellan dem och distriktskassörerna vara befogad, ansluter jag mig äfven i fråga om expeditionsföreståndarna till förenämnda reservants mening, i enlighet hvarmed arfvodet för sistnämnda befattningshafvare borde sättas lika med det för distriktskassörer och af mig jämväl för byråassistenter föreslagna eller lägst 3,300 och högst 4,200 kronor.

Inrättandet af trafikdirektörsbefattningar skulle visserligen något ändra trafikinspektörernas ställning, men då sistnämnda befattningshafvare i allt fall skulle, såsom organisationskommittén anmält, komma att, hvad angår själfständigheten i ställning och omfattningen af uppgifter, fullt motsvara baningenjör och maskiningenjör, anser jag trafikinspektör af 1:a klass böra tillkomma samma aflöning som ban- och maskiningenjör af 1:a klass samt trafikinspektör af 2:a klass samma aflöning som ban- och maskiningenjör af 2:a klass.

Af hvad jag anført i organisationsfrågan har framgått den synnerligen stora vikt och betydelse, som jag fäster vid *distriktschefsbefattningen*. På distriktschefernas verksamhet, initiativ och ledande förmåga kommer det ekonomiska resultatet af statsbanedriften i hög grad att bero; och dessa befattningar komma att, därest den föreslagna organisationsförändringen skulle genomföras, gifvetvis blifva de inom statsbaneförvaltningen viktigaste och ansvarsfullaste näst chefs- och sous-

chefsbefattningarna. De af organisationskommittén för distriktschef föreslagna löneförmånerna — ett årligt arvode af 8,000 kronor jämte fri bostad och vedbrand — kunna därför omöjligen anses vara för högt tilltagna, och anser jag mig därför böra tillstyrka bifall till organisationskommitténs förslag i fråga om nu förevarande befattningshafvares löneförhållanden.

I fråga om löneförmånerna till öfriga till nu förevarande grupp aflönade tjänstehafvare anser jag mig endast behöfva uttala min anslutning till löneregleringskommitténs förslag. Jag vill dock erinra, att arvodet till den maskindirektör, som skulle blifva föreståndare för centralverkstaden i Örebro, endast kan anses lämpadt efter nuvarande förhållanden. När därför denna verkstad blifver fullt utbyggd, och verksamheten där kommer att bedrivas i större omfattning, torde arvodet behöfva höjas.

Ordinarie arvoden för befattningshafvare i styrelsen.

Befattningshafvare af lägre grad.

Med framhållande, hurusom befattningshafvare, tillhörande nuvarande betjäningssklass, i järnvägsstyrelsen utgjorde allenast ett ringa antal — tillsammans 20 — har kommittén (å sid. 185—192) funnit sig böra behandla deras samtliga aflöningsförhållanden i ett sammanhang.

De vid styrelsen anställda betjante utgöras enligt gällande aflöningsreglemente af en förste vaktmästare, vaktmästare, manliga och kvinnliga kontorsbiträden samt kontorsvakter. Hvad de två sistnämnda befattningarna angår, har styrelsen funnit mindre lämpligt att besätta dem med ordinarie innehafvare; och förekomma de icke vidare i arvodessstaten. Vid sådant förhållande uttalar sig kommittén för uteslutande af kvinnliga kontorsbiträden och kontorsvakter ur aflöningsreglementet.

Aflöningen för *vaktmästare* är bestämd till lägst 780 högst 900 kronor med föreskrift tillika, att, om vaktmästare åtnjuter fri bostad, lönen skall minskas med 150 kronor. För *förste vaktmästare* utgör arvodet 1,100 kronor med enahanda villkor i fråga om afdrag för bostads-

Vaktmästare.

förmånen. Förste vaktmästaren samt 5 af de enligt 1906 års arfvodesstat vid styrelsen anställda 11 vaktmästarna åtnjuta bostad in natura.

Sedan ingången af år 1902 äro förste vaktmästare och vaktmästare berättigade att erhålla beklädnad in natura.

Enligt hvad kommittén meddelar, har järnvägsstyrelsen jämlikt beslut af den 30 januari 1906 medgifvit utbetalande af öfvertidsersättning för den tid, hvarmed den dagliga tjänstgöringen enligt de bestämda tjänstgöringsturerna komme att i medeltal per söckendag öfverskjuta en ordinarie tjänstetid af 7 timmar. Denna öfvertidsersättning belöper sig till 20—25 kronor i kvartalet för hvarje vaktmästare, som tjänstgör å öfvertid.

Kommittén, som håller före, att aflöningsvillkoren borde i möjligaste mån bestämmas lika för hvarandra motsvarande befattningar i styrelsen och vid distrikten, föreslår i öfverensstämmelse härmed till en början, att förste vaktmästaren och samtliga öfriga vaktmästare i styrelsen måtte, i likhet med hvad som enligt kommitténs mening borde äga rum i fråga om befattningshafvare, tillhörande den lägst aflönade gruppen vid distrikten och flertalet andra betjäningsgrupper därstädes, tilldelas *bostad in natura jämte bränsle, och detta utan något afdrag i den kontanta aflöningen*. Beträffande bostadens storlek uttalar sig kommittén för att, i enlighet med hvad som för närvarande gäller, två rum och kök måtte kunna tillkomma ifrågavarande befattningshafvare.

Vidare borde enligt kommitténs åsikt *beklädnadsersättning* till enahanda belopp, som föreslagits för vaktmästare med flere betjante vid distrikten, eller 120 kronor om året, tilldelas förste vaktmästare och vaktmästare i styrelsen i stället för den nu utgående beklädnadsförmånen in natura.

Af skäl, som angifvas å sid. 188, anser kommittén däremot icke, att vaktmästare i styrelsen borde komma i åtnjutande af det dyrorts-tillägg af 60 kronor, som enligt kommitténs mening skulle tillkomma de lägre aflönade betjante vid distrikten.

Vidkommande det ordinarie arfvodet erinrar kommittén om sitt förslag till dylikt arfvode för vaktmästare vid distrikten, i enlighet hvarmed detta borde utgöra lägst 780 högst 1,080 kronor, hvilket sistnämnda arfvode skulle uppnås efter 15 år. Med tillägg af nyssnämnda ortstillägg uppginge alltså enligt kommitténs förslag arfvodet för en vaktmästare vid 1:a distriktet, som vore stationerad i Stockholm, till lägst 840 högst 1,140 kronor. Då enligt kommitténs åsikt de i styrelsen anställda vaktmästarnas tjänstgöring vore mera ansträngande än motsvarande befattningshafvares vid distrikten, kunde det enligt kommitténs mening icke ifrågasättas att, såsom nu ägde rum, ställa förstnämnda vaktmästare i

aflöningshänseende sämre än vaktmästarna vid distrikten utan snarare tvärtom.

I betraktande häraf föreslår kommittén arfvodet för *vaktmästare* i styrelsen till lägst 840 högst 1,200 kronor, hvilket senare arfvode med löneförhöjningar å 120 kronor med tre års mellanrum skulle uppnås efter 9 år.

I afseende å den sålunda för vaktmästare i styrelsen föreslagna aflöning erinrar kommittén (å sid. 189), bland annat, att, såsom redan framginge af järnvägsstyrelsens åtgärd att tilldela dem öfvertidsersättning, dessa befattningshafvares tjänstgöringstid i regeln vore mer än vanligt utsträckt. De flesta vaktmästarna i järnvägsstyrelsen tjänstgjorde i medeltal 8 timmar hvarje söckendag. En del hade denna tjänstgöringstid alla söcknedagar, under det att andra vore indelade i tjänstgöringsturer sålunda, att de gjorde tjänst två dagar i veckan från kl. 9 f. m. till 9 e. m. med allenast middagsrast samt de öfriga söcknedagarna i veckan från kl. 9 f. m. till 3 e. m., hvarförutom de tjänstgjorde hvar femte söndag.

I sammanhang med nu ifrågavarande lönereglering borde enligt kommitténs mening ofvanberörda öfvertidsersättning upphöra.

För *förste vaktmästaren* föreslår kommittén det ordinarie arfvodet till lägst 1,080 högst 1,440 kronor, hvilket senare arfvode med tillämpning af enahanda grunder för löneförhöjning som beträffande vaktmästare skulle uppnås efter 9 år.

Förste vaktmästare.

Då vid befordran till förste vaktmästarbefattning vederbörande kunde antagas i regeln hafva såsom vaktmästare hunnit upp till en aflöning af 1,200 kronor, komme nog, erinrar kommittén, praktiskt taget löneförhöjningarnas antal att för förste vaktmästaren inskränka sig till två, så att högsta aflöningen erhöles efter 6 år. Arfvodet för nu ifrågavarande befattningshafvare hade af kommittén föreslagits på nu omförmällda sätt för bibehållande i hufvudsak af den nuvarande skillnaden i aflöning mellan vaktmästare och förste vaktmästare, hvilken skillnad vore motiverad däraf, att den sistnämnde utöfvade förmanskap öfver icke blott de öfriga ordinarie vaktmästarna utan äfven en del extra kontorsvakter.

Af de i styrelsen anställda *kontorsbiträdena* — enligt 1906 års arfvodesstat uppgående till 8 stycken — tjänstgöra, *en* å administrativa byrån, hvilken uträttar vanliga vaktmästargöromål, *en* å milkontoret, hvilken sköter en för arbetet därstädes behöflig räknemaskin, samt *sex*

Kontorsbiträden.

å styrelsens biljett- och blankettkontor. Hvad angår dessa sistnämnda, äro två anställda å biljettryckeriet och utföra tryckningsarbete därstädes, därvid den ene tjänstgör såsom förman. De fyra öfriga äro placerade å blankettförrådet och äro sysselsatta med emottagning och ordnande af levererade trycksaker samt ombesörja expedition af de till kontoret ingångna rekvisitioner å biljetter och blanketter m. m.

Arfvodet för kontorsbiträden i styrelsen utgör för närvarande lägst 600 högst 1,200 kronor, hvilket senare arfvode jämlikt grunderna för löneförhöjningar erhålles efter 17 år.

Kommittén — som, på sätt jag längre fram kommer att närmare beröra, framlagt förslag därom, att viss del utaf den kontanta aflöningen för samtliga befattningshafvare i styrelsen, hvilka ej åtnjuta bostad in natura, må anses motsvara ersättning för bostad och bränsle — uttalar sig för (sid. 191), att det ordinarie arfvodet för manliga kontorsbiträden i styrelsen borde sättas lika med det för vaktmästare föreslagna.

I öfverensstämmelse härmed föreslår kommittén arfvodet till lägst 840 högst 1,200 kronor, hvilket senare arfvode skulle uppnås efter 9 år.

Med tillägg af ersättning för bostad och bränsle, beräknad efter de för distriktens personal gällande grunder, i enlighet hvarmed dylik ersättning i Stockholm skulle utgå med 40 procent af arfvodet med iakttagande af viss begränsning, som dock i detta fall icke blefve tillämplig, komme alltså aflöningen för ifrågavarande befattningshafvare att utgöra lägst 1,176 högst 1,680 kronor. I afseende å den del af aflöningen, som ansåges motsvara ersättning för bostad och bränsle, anmärker kommittén, att den icke ens för ett kontorsbiträde i högsta lönegraden komme att räcka till för bekostande af en lägenhet af den storlek, som ansetts kunna tillkomma ett kontorsbiträde vid distrikten nämligen två rum och kök.

Då emellertid kommittén ansett sig böra hålla aflöningen i allmänhet något lägre för kontorsbiträden i styrelsen än för motsvarande befattningshafvare å distrikten, af hvilka senare större delen i enlighet med de grundsatser, kommittén uttalat, skulle förut hafva passerat stationskarlsgraden och sålunda först vid mera mogen ålder blifva befordrade till berörda befattning, medan å andra sidan kontorsbiträdena i styrelsen kunna antagas blifva ordinarie vid unga år, syntes enligt kommitténs åsikt den ofvan anmärkta olikheten i afseende å inkvarteringen äga fog för sig.

Kontorsbiträdena i styrelsen äro för närvarande liksom sina kamrater å distrikten berättigade till beklädnad in natura. I enlighet med hvad kommittén uttalat sig för beträffande de sistnämndas beklädnads-

förmån, borde enligt kommitténs mening äfven kontorsbiträden i styrelsen erhålla beklädnadsersättning med 120 kronor om året.

Enär det kontorsbiträde, som tjänstgör såsom förman å biljettryckeriet, i denna egenskap, bland annat, ansvarar för korrekturgranskningen af de tryckta biljetterna och sålunda har ett mera ansvarsfullt arbete än öfriga kontorsbiträden i styrelsen, borde nämnda befattningshafvare enligt kommitténs mening vara bättre betald än dessa senare.

Kommittén, som icke funnit det vara lämpligt att en särskild ordinarie befattning inrättades för tillgodoseende af berörda syfte, föreslår i stället, att ett särskildt tilläggsarfvode af högst 180 kronor om året måtte tillgodonjutas af det kontorsbiträde, som utöfvar ofvan nämnda förmansskap.

Kommitténs aflöningsförslag beträffande befattningshafvare af lägre grad i järnvägsstyrelsen finner jag mig kunna i hufvudsak biträda.

Departementschefens
yttrande.

Hvad särskildt angår arfvodena för vaktmästare, lägst 840 högst 1,200 kronor, och förste vaktmästare, lägst 1,080 högst 1,440 kronor, får jag erinra, att i det förut omnämnda, för innevarande års Riksdag framlagda förslaget till utgiftsstater för telegrafverket upptagits såsom arfvode för vaktmästare lägst 1,140 högst 1,650 kronor, hvilket senare arfvode skulle uppnås efter 12 år. Förste vaktmästare skulle därutöver erhålla ett tilläggsarfvode af 200 kronor. Den skillnad i arfvodena till vaktmästarnas i telegrafstyrelsen favör, som uppkommer vid en jämförelse — utgörande i högsta lönegraden för vaktmästare 450 kronor och för förste vaktmästare 410 kronor — uppväges till fullo af den ifrågakvarande befattningshafvare i järnvägsstyrelsen tillkommande förmånen af bostad in natura, hvilkens storlek *kan* uppgå till två rum och kök.

I mitt yttrande till statsrådsprotokollet angående vaktmästarnas i telegrafstyrelsen löneförhållanden har jag såsom skäl för att bestämma deras aflöningsförmåner något högre än för vaktmästarna i statens verk i allmänhet åberopat längden af den dagliga tjänstgöringstiden i telegrafstyrelsen, som icke syntes medgifva tillfälle för vaktmästarna därstädes att i afsevärd grad förskaffa sig extra inkomster. Enligt hvad som framgår af de utaf järnvägens löneregleringskommitté lämnade upplysningar rörande tjänstgöringsförhållandena för vaktmästarna i järnvägsstyrelsen, synes det ofvan sagda äga tillämpning äfven å dem. På grund häraf och med hänsyn jämväl till önskvärdheten af ett lämpligt förhållande i aflöningshänseende mellan vaktmästare i styrelsen och vid distrikten, för hvilka senare aflöningen, inberäknadt dyrtorstillägg, af mig föreslagits till lägst 840 högst 1,140 kronor, synes det mig, att någon nedsättning af det utaf kommittén för vakt-

mästarna i styrelsen föreslagna arfvodet icke bör äga rum. Emellertid håller jag före, att den i fråga om förste vaktmästaren i telegrafstyrelsen föreslagna anordningen med ett tilläggsarfvode af 200 kronor i stället för ett särskildt högre ordinarie arfvode än öfriga vaktmästare lämpligen bör vinna tillämpning äfven i fråga om förste vaktmästaren i styrelsen. Dennes kontanta aflöning, oberäknadt beklädnadsersättning, skulle alltså uppgå till lägst 1,040 högst 1,400 kronor och sålunda till 40 kronor mindre än hvad kommittén föreslagit.

Att, såsom en ledamot i järnvägsstyrelsen i afgifven reservation vid styrelsens utlåtande påyrkat, tilldela vaktmästarna å kontrollkontoret ett tilläggsarfvode af 180 kronor, härtill föreligger enligt min uppfattning icke tillräckliga skäl.

I den förut af mig omnämnda framställningen från manliga kontorsbiträden har anhållits, att kontorsbiträdena i styrelsen måtte, i motsats mot hvad kommittén föreslagit, likställas i aflöningshänseende med kontorsbiträden vid distrikten.

Då jag anser kommittén hafva anfört giltiga skäl för att hålla kontorsbiträdena i styrelsen något lägre i fråga om aflöningsförmåner än motsvarande befattningshafvare vid distrikten, finner jag mig icke kunna fästa afseende vid omförmälda anhållan.

Befattningshafvare af högre grad.

Innan jag upptager till behandling frågan om ordinarie arfvoden för tjänstemän i styrelsen, torde jag få redogöra för dels organisationskommitténs förslag till nya och förändrade tjänstebefattningar inom styrelsen och dels löneregleringskommitténs förslag rörande vissa principiella förändringar beträffande aflönings- och tjänsteförhållanden för tjänstemän i styrelsen.

Nya och förändrade tjänstebefattningar inom styrelsen.

Beträffande organisationskommitténs förslag till nya och förändrade tjänstebefattningar inom styrelsen har jag redan framhållit, hurusom kommittén på skäl, som jag i hufvudsak angifvit, föreslagit tillsättande på förordnande för viss olika tid af dels två järnvägsfullmäktige, dels tre öfverrevisorer och dels en souschef med benämning öfverdirektör. Likaledes har jag omförmäلت kommitténs förslag, att generaldirektören skulle tillsättas endast på förordnande för viss tid, samt att en ny afdelning, den kommersiella, skulle bildas och en ny afdelningschefs befattning inrättas för chefen för denna afdelning.

Inom styrelsens olika afdelningar har kommittén dessutom föreslagit inrättandet af åtskilliga nya tjänstebefattningar. För att visa

behovet af en personalökning inom styrelsen fäster kommittén till en början uppmärksamheten på, hurusom trafiken å statens järnvägar under de senare åren företett en ofantligt stark tillväxt och att däraf föranledts en betydande ökning i styrelsens förvaltningsuppgifter. Följden däraf hade blifvit, att antalet af de ärenden, som årligen utgjort föremål för järnvägsstyrelsens handläggning, sedan år 1895 mer än tredubblats. Det måste därför, yttrar kommittén, i trots af den af kommittén föreslagna öfverflyttningen från styrelsens till distriktsförvaltningarnas handläggning af en mängd ärenden, göra sig gällande ett starkt behof af ökning af de inom styrelsen fast anställda befattningshafvarna med de kvalifikationer, att de kunde verksamt deltaga i beredningen af de stora och svårlösta frågor, som det alltid måste tillkomma styrelsen att handlägga. Då kommittén ansett sig böra föreslå, att afdelningschefernas antal ökades allenast med en, vore det klart, att en väsentlig förstärkning måste ske i de arbetskrafter med fast anställning, som nu förefunnes å de olika styrelseafdelningarna. Afdelningscheferna i styrelsen, hvilka varit inkallade till kommittén för afgifvande af upplysningar uti bland annat nu förevarande fråga, hade också hvar för sig skarpt framhållit behovet af ökade arbetskrafter inom styrelsen af den art, som nyss nämnts. Kommittén förutskickar emellertid den anmärkning, att kommitténs förslag i vissa fall endast afsåge en öfverflyttning på ordinarie stat af befattningshafvare, hvilka styrelsen antingen efter Kungl. Maj:ts särskilda medgifvande eller ock med den befogenhet, som tillkomme styrelsen att antaga sakkunniga biträden för handläggning af vissa grupper af ärenden, anställt på extra stat, och hvilkas fästande vid förvaltningen såsom ordinarie befattningshafvare kommittén funne vara af behovet påkalladt. Därjämte har kommittén, enligt hvad den tillika meddelar, i detta afseende tillämpat, där så kunnat ske, den grundsatsen, att statsbaneförvaltningen borde genom erbjudande af de förmåner, som vore förenade med ordinarie anställning, fästa dugliga arbetskrafter vid verket.

Beträffande de till de olika afdelningarna hörande byråerna samt de befattningshafvare med notaries lön och därutöfver, hvilka äro anställda å de särskilda byråerna, äfvensom rörande ärendenas antal och fördelning på byråerna får jag hänvisa till kommittébetänkandet (sid. 24—26 samt sid. 182—198). I sammanhang med förslaget om ökning af personaluppsättningen inom de olika styrelseafdelningarna har kommittén tillika föreslagit ändring i fördelningen af ärendena mellan afdelningarna; och får jag jämväl beträffande sistnämnda förslag hänvisa till kommittébetänkandet (sid. 182—198).

Innan jag öfvergår till angifvandet af de af kommittén å de särskilda afdelningarna föreslagna nya befattningarna, torde jag böra nämna, att kommittén å ban- och maskinafdelningarna föreslagit inrättandet af nya tjänster af beskaffenhet, som förut icke förekommit inom styrelsen, nämligen befattningar, förenade med samma löneförmåner som notariebefattningarna, men afsedda för tjänstemän med högre teknisk utbildning. För närvarande få icke under byrådirektör och byråingenjör anställas funktionärer med teknisk verksamhet och högre aflöning än ritares. Ritarna behöfva icke hafva aflagt högre teknisk examen, hvilket däremot är föreskrifvet för byråingenjör. Kommittén anser nu, att å vissa till nyssnämnda afdelningar hörande byråer, å hvilka kommittén icke ville föreslå inrättandet af byråingenjörsbefattningar med den jämförelsevis högre aflöning, som utgår till dessa tjänstemän, det dock, med hänsyn till det maktpåliggande och omfattande tekniska insikter kräfvande arbete, som utföres å dessa byråer, erfordras befattningshafvare med notaries aflöning och högre teknisk utbildning. Dessa befattningshafvare, yttrar kommittén, syntes lämpligen böra benämnas byråingenjörer; och borde för att skillnad skulle erhållas mellan, å ena sidan, detta slag af byråingenjörer och, å andra sidan, de förutvarande byråingenjörerna med samma aflöning som kontorsföreståndare, de förra angifvas såsom byråingenjörer af andra klassen och de senare såsom byråingenjörer af första klassen.

Hvad härefter angår de å de olika afdelningarna föreslagna nya befattningarna, anser kommittén beträffande *administrativa afdelningen* på anförda skäl (sid. 182—184) behovet af ytterligare arbetskrafter på denna afdelning kunna tillfredsställas genom inrättande af ytterligare en notarietjänst. En dylik befattning ansåge kommittén emellertid så mycket mera nödvändig, som någon hjälp vid handläggningen af byråns göromål i allmänhet icke kunde, enligt hvad kommittén inhämtat, lämnas af den å byrån såsom ombudsman tjänstgörande notarien, på grund däraf att de egentliga ombudsmannagöromålen i regel gäfvé honom full sysselsättning.

I fråga om *banafdelningen* har kommittén, med tillämpning af grundsatsen om beredande af ordinarie anställning åt den under alla förhållanden behöfliga personalen å styrelsens byråer, föreslagit inrättande å bankonstruktionsbyrån af två byråingenjörsbefattningar af andra klassen, hvilkas innehafvare skulle tjänstgöra, den ene å byråns underafdelning för signal- och säkerhetsanordningar och den andre å byråns underafdelning för öfriga ärenden, och har kommittén förklarat arbetet å denna

byrå vara af den beskaffenhet, att därstädes erfordrades befattningshafvare af den art, som nyss angifvits.

Enligt kommitténs förslag skulle inrättas en särskild byrå, bangårdsbyrå, för handläggning af frågan rörande omgestaltung eller nybyggnad af bangårdar vid de trafikerade statsbanorna. Å denna byrå föreslår kommittén anställandet af en byrådirektör och en byråingenjör af första klassen.

Å *maskinafdelningen* finnas å extra stat anställda några ingenjörer för handläggande af ärenden, som kräfva särskild sakkunskap. Sålunda finnes sedan början af år 1903 anställd en på det elektrotekniska området utbildad ingenjör med uppdrag att handlägga ärenden rörande förberedelserna för införande af elektrisk drift å statsbanorna och såsom biträde åt honom ytterligare en elektrotekniskt utbildad ingenjör.

För såväl ban- som maskinafdelningens räkning användes en på det metallurgiska området utbildad ingenjör. Denne, hvilken för närvarande är anställd vid banafdelningen, har sig uppdraget att verkställa undersökningar och profningar af materialier och effekter af järn, stål och koppar m. m., som upphandlas för statens järnvägars räkning. Ifrågavarande ingenjör har en metallurgiskt utbildad ingenjör till biträde. Vidare användes en på det kemisk-tekniska området utbildad ingenjör med uppdrag att för järnvägsstyrelsens räkning verkställa kemiska och fysikaliska undersökningar och profningar å leveranser af oljor, bränsleämnen m. m. Sistnämnda ingenjör har likaledes till sitt biträde en ingenjör med kemisk-teknisk utbildning.

För samtliga dessa mera tillfälligtvis antagna befattningshafvare anser kommittén, att det borde finnas ordinarie befattningar. Därvid borde för handläggande af ärenden rörande den elektriska driften en särskild byrå inrättas, å hvilken skulle anställas en byrådirektör och en byråingenjör af första klassen; och har jag redan i det föregående framhållit, hurusom kommittén antagit, att omständigheterna torde medföra, att denna byrå inom en icke långt aflägsen framtid komme att svälla ut till en särskild afdelning inom styrelsen, tilläfventyrs med samtidiga inskränkningar i afseende å personaluppsättningen å andra styrelsebyråer. Beträffande de befattningshafvare, som utförde de metallurgiska och kemisk-tekniska undersökningarna anser kommittén, att i aflöningsreglementets arfvodesstat vid förrådsbyrån borde upptagas arfvoden för dels två byråingenjörsbefattningar af första klassen och dels en byråingenjörsbefattning af andra klassen. Kommittén ansåge sig emellertid icke böra lämna oanmärkt, att till följd af de nu för ändamålet anlitade ingenjörernas lefnadsålder det icke syntes lämpligt att omedelbart vid

den nya organisationens trädande i kraft med ordinarie innehafvare besätta de båda byråingenjörsbefattningarna af första klassen.

Förutom de nyss nämnda, för särskilda speciella fackändamål anställda befattningshafvare inom maskinafdelningen, äro å maskinbyrån ständigt sysselsatta tre samt å maskininspektionsbyrån två ingenjörer, hvilka, ehuru endast innehafvande ritares eller underingenjörs aflöning, omhänderhafva arbete af en beskaffenhet, som påkallar bättre löneförhållanden, nämligen konstruktionsarbeten, utredningar af profningsresultat med lokomotiv och vagnar samt besiktningar af rullande materiel. För dessa ingenjörer anser kommittén lämpligen böra inrättas byråingenjörsbefattningar af andra klassen, däraf två vid maskinbyrån och en vid maskinspektionsbyrån.

I fråga om *trafikafdelningen* föreslår kommittén, dels att trafikbyrån måtte delas i två byråer, en för handläggande af ärenden af förvaltningsart och en för handläggande af tidtabells- och vagnfördelningsärenden samt därmed sammanhängande frågor af s. k. trafikteknisk art, och dels att å den senare byrån måtte inrättas en byrådirektörs- och en notariebefattning, sistnämnda befattning för utöfvande af den närmaste skötseln af vagnfördelningsärendena. Det syntes nämligen kommittén nödvändigt, att för handläggningen af de med stigande trafik och med utvecklingen af landets internationella förbindelser alltmera maktpåliggande tidtabellsärendena och för beredande till föredragning af de viktigare bland de ur ekonomisk synpunkt för statens järnvägar synnerligen betydande vagnfördelningsärendena inrättades en befattning med byrådirektörs aflöning, hvarigenom tillfälle bereddes att för ärendenas behöriga skötsel förvärfva fullt kvalificerad arbetskraft. Jämväl syntes det kommittén påkalladt, att för det mera direkta omhänderhafvandet af de löpande vagnfördelningsärendena tillsattes en funktionär med notaries aflöning.

Hvad slutligen angår den *kommersiella afdelningen*, har kommittén tänkt sig, att den nuvarande taxebyrån skulle delas på två byråer, den ena under benämningen personbyrån för handläggning af ärenden rörande den in- och utländska persontrafiken och den andra under benämningen godsbyrån för handläggning af ärenden rörande den in- och utländska godstrafiken. Å den förra byrån skulle, utom befattningshafvare med lägre aflöning än notaries, anställas en byrådirektör och en notarie. Hvad beträffade handläggningen af ärenden rörande den in- och utländska godstrafiken, kunde, yttrar kommittén, ifrågasättas behovet af två särskilda byråer. Kommittén hade emellertid ansett sig böra inskränka sig till att föreslå inrättande af *en* byrå för samtliga dessa ärenden med

en ordinarie byrådirektör. Däremot funne kommittén det vara af behovet påkalladt, att på denna byrå finnes, utom befattningshafvare med lägre aflöning, två ordinarie notarier, för biträde vid handläggning, den ene af inländska godstrafiksärenden och den andre af utländska godstrafiksärenden.

Å taxebyrån finnes för närvarande å extra stat anställdt ett matematiskt biträde. Beträffande denna befattningshafvare anför kommittén, att det vore uppenbart, att den kommersiella afdelningen skulle vara i behof af en tjänsteman med matematisk utbildning och den kompetens i öfrigt, att utredningar, grundade på matematiska kalkyler, rörande järnvägsekonomiska spörsmål kunde åt honom anföras. Bland de uppgifter, som under den närmaste framtiden föreläge för det matematiska biträdet, ansåge sig kommittén såsom den allra viktigaste böra särskildt nämna fullföljandet och afslutandet af de påbörjade ingående undersökningar och utredningar af ekonomisk och teknisk art, som måste föregå ett förslag till förändring af den nuvarande godstaxan. Behovet å den kommersiella afdelningen af en tjänsteman med de kvalifikation, som ofvan angifvits, måste emellertid göra sig starkt gällande icke endast vid lösningen af en eller annan sådan stor fråga, utan äfven vid det ständiga arbetet på reformer inom taxeväsendets område. Ett dylikt behof vore nämligen en gifven följd af den synnerligen berättigade sträfvan att bygga de på järnvägarnas afkastningsförmåga inverkan taxereformerna på ett så tillförlitligt och sakkunnigt bearbetadt material som möjligt. På grund af hvad kommittén sålunda anför, och då kommittén därjämte hyste den uppfattningen, att ett permanent behof af arbetskraft borde tillfredsställas med inrättandet af en befattning på ordinarie stat, samt att det vore af största vikt för statsbaneförvaltningen att kunna med de förmåner, som vore förenade med ordinarie anställning, fästa dugliga arbetskrafter vid statens järnvägar, hade kommittén funnit sig böra föreslå, att å den kommersiella afdelningen anställdes å ordinarie stat en matematiker med samma aflöning som byrådirektör samt med hufvudsakligt åliggande att för den kommersiella afdelningens räkning utföra eller leda utredningar rörande järnvägsekonomiska förhållanden och med skyldighet att därjämte, i den mån sådant kunde låta sig göra, dels å ifrågavarande afdelning biträda med annat erforderligt arbete och dels för andra afdelningars räkning verkställa behöfliga matematiska utredningar.

Med statsbanenätets utveckling och den ofantliga ökning i trafiken å statens järnvägar, som under de senare åren ägt rum, måste gifvetvis de styrelsen tillkommande förvaltningsuppgifterna hafva i hög grad tillväxt i antal och omfattning. I samma mån som en sådan tillväxt

Departements-
chefens ytt-
rande.

ägt rum, måste också inom styrelsen hafva gjort sig gällande behovet af ökning i antalet befattningshafvare med den ställning och aflöning, att af dem skulle kunna fordras ett mera själfständigt och maktpåliggande arbete.

Visserligen har under den tid, som den nuvarande organisationsformen tillämpats, genom särskilda, af Kungl. Maj:t och Riksdagen fattade beslut tillkommit åtskilliga nya befattningar af den art, som nyss berörts, men det synes dock af den utredning, som af organisationskommittén lämnats rörande ärendenas antal och fördelning på de olika byråerna under tidsperioden 1895—1906, hafva tydligen framgått, att ökningen i personaluppsättningen icke ägt rum i sådan grad, som tillväxten i ärendenas antal kan hafva kraft. Emellertid skulle, om nu föreliggande organisationsförslag genomföres, genom den öfverflyttning af en mängd ärenden från styrelsens till distriktsförvaltningarnas handläggning och afgörande, som ingår i förslaget, en icke oväsentlig lättnad uppstå i styrelsens arbetsbörda. Ehuru jag, i fråga om personaluppsättningen inom styrelsen, hemställt om den förändring i kommitténs förslag, att de 5 afdelningschefsbefattningarna icke skulle förekomma, anser jag dock på nyss angifna grund, att det erfordras endast en jämförelsevis ringa ändring uti det af kommittén framställda förslaget i fråga om nya tjänstebefattningar å styrelsens olika afdelningar, hvilket förslag jämväl blifvit af järnvägsstyrelsen tillstyrkt. Jag antager detta så mycket hellre som genom anordningen med ärendenas föredragning af byrådirektörer åtskilligt inom styrelsen förekommande dubbelarbete, såsom jag redan framhållit, kommer att upphöra.

Kommitténs förslag om inrättande af byråingenjörsbefattningar med samma aflöning som notaries, byråingenjörsbefattningar af 2:a klass, anser jag mig böra tillstyrka, då därigenom med mindre kostnad än för närvarande fast anställning af lämplig art kan beredas befattningshafvare med högre teknisk bildning.

För att nu öfvergå till frågan om personalökningen å de olika afdelningarne, så torde, hvad först angår *administrativa afdelningen*, det vara nödvändigt att med indragningen af afdelningschefsbefattningen låta afdelningen sönderfalla i två byråer, hvardera med en byrådirektör. Å den ena af dessa byråer skulle handläggas rena förvaltnings- och författningsärenden m. m. och å den andra byrån frågor af mera ekonomisk art, såsom kameral-, kassa- och revisionsärenden. Under byrådirektören å den förstnämnda byrån skulle lyda statistiska kontoret och ombudsmannen; under byrådirektören å den andra byrån kammar- och revisionskontoren samt kassören.

Inrättas sålunda å administrativa afdelningen en ny byrådirektörsbefattning, torde den af kommittén föreslagna nya notarietjänsten icke för närvarande erfordras. I kommitténs förslag om nya tjänstebefattningar å denna afdelning skulle alltså endast den förändring äga rum att den föreslagna notarietjänsten utbytes mot en byrådirektörsbefattning.

I fråga om *banafdelningen* torde behovet af en särskild bangårdsbyrå vara obestridligt. Det af kommittén för byrådirektör å denna byrå föreslagna tilläggsarfvodet torde däremot icke erfordras, då rätt och skyldighet till sådan själfständig handläggning och föredragning af byråns ärenden, som kommittén tänkt sig böra särskildt åläggas denna byrådirektör, enligt mitt förslag omedelbart skulle medfölja byrådirektörsbefattningen.

De båda byråingenjörsbefattningarna af 2:a klassen å bankonstruktionsbyrån torde vara fullt motiverade.

Då enligt organisationsförslaget från denna afdelning i särskildt hög grad skulle utflyttas ärenden till distriktsförvaltningarnas afgörande anser jag ändringen af afdelningschefsbefattningen icke behöfva medföra någon ytterligare ökning i personaluppsättningen å denna afdelning.

Å *maskinbyrån* skulle enligt kommitténs förslag egentligen icke äga rum annan förändring i personaluppsättningen än att möjligheten till ordinarie anställning skulle beredas för befattningshafvare, som redan nu finnas å afdelningen fastän på extra stat; och synes mot ett sådant förslag icke kunde framställas någon erinran. Framför allt anser jag inrättandet af en särskild byrå för den elektriska driften vara nödvändigt.

Någon ny tjänstebefattning i anledning af afdelningschefsbefattningens indragning anser jag icke böra förekomma å denna afdelning. Visserligen sker icke någon nämnvärd utflyttning af ärenden från denna afdelning till distriktsförvaltningarna, men till afdelningens handläggning höra ärenden af så olikartad natur — maskintekniska frågor, förrådsärenden och frågor rörande den elektriska driften — att genom de särskilda byrådirektörernas själfständiga föredragning en högst väsentlig lättnad i arbetet bör uppstå.

Kommitténs förslag till personalökning på *trafikafdelningen* synes mig vara väl motiveradt.

I sitt utlåtande öfver kommitténs betänkande har järnvägsstyrelsen föreslagit, att biljett- och blankettkontoret måtte öfverflyttas till den kommersiella afdelningen, mot hvilken anordning jag ej har något att erinra. Utflyttning till distriktsförvaltningarnas afgörande af en mängd ärenden tillhörande denna afdelning torde också komma att äga rum.

Jag anser mig därför icke böra åtminstone för närvarande föreslå någon personalökning i anledning af afdelningschefsbefattningens indragning.

I fråga om den *kommersiella afdelningen* synes kommittén hafva tvekat, om icke denna afdelning borde sönderfalla i tre i stället för såsom kommittén föreslagit två byråer. Någon mera betydande utflyttning af ärendena från denna afdelning till distriktsförvaltningarna torde icke komma att äga rum. Det synes mig dessutom vara af synnerlig vikt, att denna afdelning, å hvilken skola handläggas de stora och betydelsefulla frågor, som företrädesvis röra beredande af ökade inkomster åt järnvägsförvaltningen, blir beträffande personaluppsättningen väl utrustad, så att behöfligt reformarbete i angifna hänseende kan bedrivas med erforderlig kraft och skyndsamhet. På dessa skäl anser jag, att, därest den å afdelningen föreslagna afdelningschefsbefattningen icke skulle komma att inrättas, afdelningen bör indelas i tre byråer, en för persontrafiken, en för inländsk godstrafik och en för utländsk godstrafik, hvar med sin byrådirektör och notarie. Jämte det jag angående behovet af fast anställning för en matematiker får hänvisa till hvad kommittén i sådant afseende yttrat, anser jag mig därför böra föreslå att utöfver de nya tjänstebefattningar, som kommittén ifrågasatt, måtte å denna afdelning inrättas ytterligare en byrådirektörstjänst. Å kommersiella afdelningen skulle således tillkomma nya ordinarie befattningar för två byrådirektörer, ett matematiskt biträde och en notarie.

Å styrelsens olika afdelningar skulle, på grund af hvad jag sålunda föreslagit, komma att anställas följande nya befattningshafvare, nämligen:

A administrativa afdelningen:

1 byrådirektör.

Å banafdelningen:

1 byrådirektör,
1 byråingenjör af 1:a klass,
2 byråingenjörer af 2:a klass.

Å maskinafdelningen:

1 byrådirektör,
3 byråingenjörer af 1:a klass,
4 byråingenjörer af 2:a klass.

A trafikafdelningen:

- 1 byrådirektör,
- 1 notarie.

A kommersiella afdelningen:

- 2 byrådirektörer,
- 1 matematiker,
- 1 notarie.

Med afseende å denna sålunda föreslagna personalökning finner jag mig böra änyo erinra därom att dels afdelningschefsbefattningarna skulle indragas dels ock det stora flertalet af de sålunda föreslagna nya befattningshafvarna redan finnas anställda i styrelsen ehuru å extra stat.

Angående härefter löneregleringskommitténs förslag rörande vissa principiella förändringar beträffande tjänstemän i styrelsen framhåller kommittén till en början (sid. 224) de olikheter i fråga om lönevillkor — alldeles bortsedt från skillnaden i aflöningsbelopp — hvilka, i likhet med hvad som äger rum äfven i de andra kommunikationsverken, råder emellan styrelsen och distrikten. Den viktigaste och i sina följder mest genomgripande skillnaden i berörda afseende vore, påpekar kommittén, den, som uppkomme därigenom att all personal å distrikten åtnjöte fri bostad eller hyresbidrag, under det att tjänstemännen i styrelsen numera vore helt och hållet i saknad af såväl den ena som den andra af nämnda förmåner. Äfven i andra afseenden förefunnes emellertid, enligt hvad kommittén vidare utvecklar (sid. 224 och 225), olikheter beträffande löneförhållandena mellan nyssnämnda två stora hufvudgrupper af tjänstemän vid statens järnvägar, särskildt i fråga om arfvodets fördelning i lön och tjänstgöringspenningar samt rätten att under viss tid åtnjuta ledighet för sjukdom eller eljest med bibehållande utaf aflöningen.

Efter att hafva (å sid. 225—227) närmare redogjort för de olägenheter i afseende å tjänsteförhållandena vid statens järnvägar, som föräddes af omförmälda skiljaktigheter i afseende å löneförhållandena emellan tjänstemän i styrelsen och vid distrikten och hvilka särskildt gjorde sig gällande vid förflyttningar af befattningshafvare från linjen till styrelsen och tvärtom, uttalar sig kommittén för en utjämning i berörda afseende och yttrar kommittén i sådant afseende följande (sid. 227).

*Utjämning af
skiljaktig-
heteterna i
afseende å
aflöningsför-
hållandena
mellan tjän-
stemän i sty-
relsen och vid
distrikten.*

Enda utvägen att i möjligaste mån uppnå det här ofvan omhandlade syftemålet syntes kommittén till en början vara införande af en sådan anordning, att viss del utaf aflöningen för styrelsens tjänstemän fastställdes att utgå i form af hyresersättning efter enahanda grunder, som, på sätt ofvan omförmåls, föreslagits för tjänstemän å distrikten. Kommittén insåge till fullo de betänkligheter, som kunde uppresa sig gent emot ett dylikt aflöningssystem, hvarigenom den af 1893 års järnvägskommitté eftersträfvade och äfven i mångt och mycket genomförda likformigheten mellan järnvägsstyrelsen och andra ämbetsverk i viss mån skulle rubbas. Med hänsyn emellertid till de ofvan påvisade olägenheter, som vore förbundna med sakernas nuvarande ordning i förevarande afseende, kunde kommittén icke finna annat än att det låge större vikt uppå att söka åstadkomma enhetlighet i aflöningsförhållandena inom ett och samma verk än att uppehålla ryssnämnda likformighet emellan en del af verket — och detta den i fråga om befattningsinnehafvarnas antal ojämförligt mindre delen — och andra ämbetsverk. Då det af flera orsaker icke läte sig göra att förändra aflöningsförhållandena inom den större delen af verket — linjeförvaltningen — så att de öfverensstämde med förhållandena inom centralförvaltningen, syntes den af kommittén anvisade utvägen för erhållande af ett för järnvägsförvaltningen i dess helhet lämpligt aflöningssystem äga fog för sig. Förverkligandet af detta mål vore enligt kommitténs förmenande så mycket hellre värdt uppoffringen af likformighet i aflöningsförhållanden mellan järnvägsstyrelsen och andra verk, som en dylik likformighet i allt fall, med hänsyn särskildt till den allt mer och mer beaktade egenskapen hos statsbaneförvaltningen att vara en industriell affär, svårligen syntes i längden kunna upprätthållas, och därtill komme, att förflyttning af tjänstemän mellan järnvägsstyrelsen och andra centrala verk, enligt erfarenhetens vittnesbörd, ytterst sällan förekomme.

Kommitténs förslag i förevarande afseende innebär alltså, att tjänstemännen i styrelsen likasom å distrikten tillerkännes ersättning för bostad och bränsle, motsvarande 40 procent af det ordinarie arfrodet, dock med begränsning till ett visst maximibelopp, motsvarande ungefärliga kostnaden för en bostadslägenhet af den storlek, som skäligen anses böra tillkomma vederbörande befattningshafvare, jämte erforderligt bränsle enligt gällande bränslestat.

För bestämmande af nämnda maximibelopp har kommittén ansett sig böra ingå i undersökning, i hvad mån respektive befattningar inom styrelsen borde i afseende å bostadens storlek kunna jämföras med befattningar å distrikten, för hvilka kommittén afgifvit för-

slag härutinnan; och har kommittén därvid ansett sig böra likställa notarie och kamrerare samt öfriga till dessa aflöningskategorier hörande befattningshafvare med distriktssekreterare, bau- och maskiningenjör af 2:a klass med flere, hvilka enligt kommitténs mening borde erhålla 5 rum och kök, samt byrådirektör och arkitekt med nuvarande afdelningsföreståndare, för hvilken högsta antalet rum utgör 6 jämte kök. Med hänsyn till öfverdirektörens ställning och i öfverensstämmelse med hvad som föreskrefs i nämnda brefvet den 23 december 1880, borde enligt kommitténs mening för honom beräknas en våning på 7 rum och kök. Förste bokhållare och bokhållare, underingenjörer, ritare och manliga kontorsskrifvare borde jämnställas med motsvarande befattningar vid distrikten, hvilka enligt sin tjänstegrad skulle erhålla, förste bokhållare, bokhållare och underingenjörer 4 rum och kök samt manlig kontorskrifvare och ritare 3 rum och kök. Kvinnliga bokhållare kunde enligt kommitténs mening åtnöjas med 2 rum och kök samt kvinnliga kontorsskrifvare med 1 rum och kök.

Vidkommande värdesättningen af bostadslägenheter af ofvannämnda slag har kommittén följt enahanda grunder, som enligt kommitténs förut omnämnda förslag beträffande befattningshafvare vid distrikten skulle gälla för dessa, i enlighet hvarmed värdet i Stockholm fastställts till, för en lägenhet om 6 rum och kök 1,800 kronor, för en lägenhet om 5 rum och kök 1,500 kronor, för en lägenhet om 4 rum och kök 1,100 kronor, för en lägenhet om 3 rum och kök 850 kronor, för en lägenhet om 2 rum och kök 650 kronor samt för en lägenhet om ett rum och kök 400 kronor, allt med tillhörande bränsle. För en lägenhet om 7 rum och kök jämte bränsle anser kommittén värdet böra bestämmas till 2,000 kronor. De sålunda fastställda värdena borde alltså enligt kommitténs mening angifva maximibeloppet af den ersättning för bostad och bränsle, som skulle tillkomma resp. befattningshafvare inom styrelsen, alltefter storleken af den lägenhet, hvartill de, på sätt här öfvan angifvits, kunde anses berättigade. Härvid anmärker kommittén, att i fråga om befattningshafvare af högre grad än notariegruppen skulle en dylik ersättning af 40 procent redan å det begynnelsearfvode, kommittén tänkt sig, öfverstiga resp. maximibelopp, hvarför beträffande dessa befattningar maximum och minimum komme att sammanfalla.

Genom den här ofvan ifrågasatta reformen skulle, erinrar kommittén, den viktigaste olikheten i aflöningsförhållanden mellan styrelsen och distrikten komma att upphöra. För åstadkommande, så vidt möjligt, af full likformighet uti aflöningsystemet inom hela statsbaneförvaltning-

gen föreslår kommittén äfven, att den nuvarande skillnaden mellan styrelsen och distrikten måtte upphöra beträffande *dels* arfvodets fördelning i lön och tjänstgöringspenningar, *dels* löneförhöjningarnas hänförande till lönen eller uppdelning i nyssnämnda beståndsdelar, *dels* ock huru med aflöningen skall förfaras, då vederbörande af en eller annan anledning icke tjänstgör. För kommitténs förslag härutinnan får jag redogöra i ett annat sammanhang.

Departements-
chefens
yttrande.

Kommitténs förslag att för befattningshafvare i styrelsen införa en särskild aflöningsstapel under benämning ersättning »för bostad och bränsle» innebär en väsentlig afvikelse från de principer, som gjort sig gällande uti de för innevarande års Riksdag framlagda förslag till lönereglering vid andra statens verk. Jag tillåter mig dock i detta sammanhang erinra om det ortstillägg, som enligt Kungl. Maj:ts proposition angående ny aflöningsstat för statskontoret skulle tillkomma därstädes anställda befattningshafvare.

Om också, såsom kommittén själf antydte, någon tvekan skulle kunna göra sig gällande emot genomförande af en dylik princip, hvarigenom tjänstehafvare i järnvägsstyrelsen skulle komma att erhålla en särställning uti omförmälda afseende, hafva emellertid de af kommittén anförda skäl för att på detta sätt åstadkomma likformighet i aflöningsförhållandena mellan befattningshafvare i styrelsen och å distrikten öfvertygat mig om lämpligheten af ifrågavarande anordning, och finner jag mig alltså böra tillstyrka densamma.

Reglering af
arbetstiden i
styrelsen.

Enligt hvad kommittén (å sid. 230) meddelar, gäller i fråga om *arbetstiden inom järnvägsstyrelsen*, att å dess byråer och en del kontor den dagliga arbetstiden å tjänsterummet i regeln är 5 timmar. Å de tre största kontoren nämligen kontrollkontoret, milkontoret och statistiska kontoret är den normala arbetstiden för kontorspersonalen bestämd till sex timmar med en half timmes frukostrast. Personalen å ban- och maskinafdelningarnas ritkontor har likaledes sex timmars arbetstid men utan uppehåll. Hvad byråpersonalen angår, erinrar kommittén, att de högre tjänstemännen, öfverdirektörer och byrådirektörer, i allmänhet äro tillstädes å tjänsterummen under längre tid än fem timmar.

Beträffande arbetstiden å *distrikten* äro, yttrar kommittén i detta sammanhang, tjänsteförhållandena för flertalet befattningshafvare sådana, att det icke låter sig göra att fixera någon viss likformig tjänstgöringstid per dag. För tjänstemännen å de flesta expeditioner och i allmänhet

dem, som utföra kontorsgöromål, kunde emellertid tjänstetiden å arbetsrummet enligt kommitténs mening i regeln sättas till omkring 7 timmar.

I fråga om det i styrelsen och särskildt å de stora kontoren förekommande öfvertidsarbetet meddelar kommittén följande.

Hvarje arbete, som för styrelsens räkning utföres öfver den normala arbetstiden, betalas särskildt dels efter tid enligt viss taxa i förhållande till vederbörandes aflöning och dels efter beting. Å kontrollkontoret, där på grund af personalens talrikhet och tjänsteförhållandena i öfrigt öfvertidsarbetet för närvarande spelar en viktig roll, skiljes på ordinarie öfvertid, utgörande 28 timmar i månaden, samt extra ordinarie öfvertid eller den, som utöfver nämnda tid tages i anspråk för arbete för kontorets räkning. För arbete å extra ordinarie öfvertid erhåller befattningshafvare i lägre lönegrad ersättning efter en något högre taxa än för arbete å den ordinarie öfvertiden.

På grund af utredning, som kommittén införskaffat, har kommittén funnit, att öfvertidsarbete för närvarande inom styrelsen äger rum i en utsträckning, som icke kan anses normal. Sålunda uppgick under år 1905 sammanlagda beloppet af öfvertidsersättning till ordinarie personal vid styrelsen till omkring 138,758 kronor eller i medeltal 519 kronor för hvarje befattningshafvare, som däraf kommit i åtnjutande.

Kommittén har nu på anförda skäl (se betänkandet sid. 230—233) funnit sig böra i sammanhang med ifrågavarande lönereglering föreslå en *minimitid för arbete å tjänsterummet i styrelsen af 7 effektiva arbetstimmar hvarje söckendag*.

Enligt hvad kommittén särskildt framhållit, skulle genom en dylik utsträckning af den normala arbetstiden det ofvannämnda öfvertidsarbetet, om också icke helt och hållet försvinna, så dock åtminstone inskränkas till att förekomma hufvudsakligen under särskildt brådskande förhållanden.

I fråga om sambandet mellan kommitténs löneförslag och den ifrågasatta utsträckningen af arbetstiden erinrar kommittén (sid. 234), att, medan, å ena sidan, detta löneförslag vore uppgjort under den förutsättning, att genom utsträckning af arbetstiden å tjänsterummet *alla* befattningshafvares arbetskraft till fullt utnyttjades för statens järnvägars räkning, hade kommittén, å andra sidan, sökt afväga lönesatserna så, att de icke blott motsvarade den stegring i lefnadskostnader, som under senare tider ägt rum, utan äfven i viss mån utgjorde ersättning för den inkomst, vederbörande kunnat genom arbete vid sidan af den ordinarie tjänstgöringen förskaffa sig. Vid nu anmärkta förhållanden vore

också, erinrar kommittén, uppenbart, att kommitténs förslag i fråga om arbetstiden är ställt i beroende af godkännande af löneförslaget.

Departements-
chefens
yttrande.

Emot den af kommittén förordade utsträckning af arbetstiden å tjänsterummet för befattningshafvare af högre grad i styrelsen har jag intet att erinra. Denna anordning öfverensstämmer i det närmaste med hvad i sådant afseende föreslagits beträffande telegrafstyrelsens personal, för hvilka den effektiva arbetstiden torde komma att utgöra 7½ timmar.

Arfvoden.

Jag öfvergår härefter till frågan om ordinarie arfvoden för tjänstemän i styrelsen.

Manliga kon-
torsskrifvare.

Det nuvarande arfvodet för manliga kontorsskrifvare i styrelsen utgör lägst 1,080 högst 2,700 kronor. I afseende härå må anmärkas, att nämnda begynnelsearfvode under senare åren icke kommit till användning, utan har styrelsen i sina till Kungl. Maj:t ingifna förslag till arfvodes- och kostnadsstater upptagit såsom lägsta arfvode för kontorsskrifvare 1,200 kronor. Enligt gällande grunder för löneförhöjningar skulle vederbörande efter två år erhålla sistnämnda arfvode och efter ytterligare två år 1,500 kronor, hvarefter arfvodet med tre års mellanrum ökas med 300 kronor, så att högsta arfvodet, 2,700 kronor, skulle erhållas efter 16 år. Vid 1897 års lönereglering skedde ingen annan ändring beträffande den för kontorsskrifvare i styrelsen jämlikt 1874 års aflöningsreglemente bestämda aflöning än att minimiarfvodet höjdes till nuvarande belopp, hvaremot dåvarande maximiarfvode, 2,400 kronor, bibehölls oförändradt. Höjningen af detta senare till 2,700 kronor genomfördes vid 1901 års riksdag.

I likhet med hvad kommittén föreslagit beträffande manliga kontorsskrifvare vid distrikten skulle det ordinarie arfvodet för ifrågavarande befattningshafvare i styrelsen utgöra lägst 1,500 högst 2,700 kronor, hvilket senare arfvode skulle uppnås efter 12 år. Härtill skulle komma ersättning för bostad och bränsle, som enligt förut angifna grunder belöper sig till lägst 600 högst 850 kronor, så att hela aflöningen komme att utgöra lägst 2,100 högst 3,550 kronor.

Vid bestämmande af nämnda aflöning har kommittén (sid. 240) ansett sig böra taga en viss hänsyn till den af kommittén förordade utsträckningen af tjänstgöringstiden, hvarigenom öfvertidsersättningen till större delen komme att försvinna. Att denna ersättning spelar en viktig rol i fråga om kontorsskrifvarnas nuvarande aflöningsförhållanden, fram-

går af de af kommittén (å sid. 240) lämnade uppgifter rörande dessa tjänstemäns inkomster af öfvertidsarbete.

I fråga om såväl nu nämnda som öfriga af kommittén åberopade grunder för bestämmande utaf aflöningen för omförmälda, till den lägsta graden inom den nuvarande tjänstemannaklassen hörande befattningshafvare, får jag hänvisa till betänkandet sid. 238—241.

Före 1897 års lönereglering fanns i aflöningsreglementet ingen skillnad angifven mellan manliga och kvinnliga kontorsskrifvare i afseende å aflöning, ehuru enligt praxis det högsta arfvodet för kvinnlig kontorsskrifvare utgjorde 1,800 kronor. Enligt gällande aflöningsreglemente utgör arfvodet lägst 900 kronor högst 1,500 kronor, hvilket senare arfvode jämlikt grunderna för löneförhöjning skulle uppnås efter 10 år. I likhet med hvad som numera, på sätt ofvan nämnts, äger rum beträffande de manliga kontorsskrifvarna, har under senare tider ofvannämnda begynnelsearfvode icke kommit till användning, utan få vederbörande börja med 960 kronor.

*Kvinnliga
kontorsskrif-
vare.*

Äfven åtskilliga bland de kvinnliga kontorsskrifvarna uppbära, på sätt kommittén (å sid. 243) närmare angifver, icke obetydliga extra inkomster i form af öfvertidsersättning.

På anförda skäl (sid. 242 och 243) finner kommittén arfvodet för de kvinnliga kontorsskrifvarna i styrelsen böra bestämmas till lägst 1,080 högst 1,500 kronor. Med hänsyn till de särskilda, af kommittén å nämnda ställe i betänkandet utvecklade synpunkter, som enligt kommitténs mening gjorde sig gällande i fråga om sättet för bestämmande utaf aflöningen för kvinnliga tjänstemän, har kommittén ansett sig böra inskränka löneförhöjningarnas antal till två, den första å 120 kronor och den andra å 300 kronor, hvilka bägge enligt af kommittén föreslagna regler skulle inträda med 3 års mellanrum.

Beträffande den del af aflöningen, som skulle utgöras af ersättning för bostad och vedbrand, har, såsom förut anmärkts vid behandling af kommitténs förslag i fråga om införande af dylik ersättning för styrelsens tjänstemän, denna för därstädes anställd kvinnlig kontorsskrifvare af kommittén föreslagits till 400 kronor, motsvarande värdet af ett rum och kök. Totalbeloppet af aflöningen komme sålunda att utgöra lägst 1,480 och högst 1,900 kronor.

Kommittén har (sid. 244) erinrat om den undantagsställning, hvilken intages af de kvinnliga kontorsskrifvarna å mil- och kontrollkontoren, 5 till antalet, hvilka kvarstå på äldre stat än den nuvarande och i enlighet härmed åtnjuta ett arfvode af 1,800 kronor. Då dessa befattningshafvare därjämte uppbära dyrtidstillägg samt

öfvertidsersättning, hvilken för år 1905 uppgått till i medeltal 622 kronor för hvar och en, skulle de, med hänsyn därtill att större delen af öfvertidsersättningen komme att upphöra till följd af arbetstidens utsträckning, lida en afsevärd minskning i nuvarande löneinkomster. I betraktande däraf att nu ifrågavarande kvinnliga kontorsskrifvare, i motsats till deras manliga kamrater, för hvilka ett liknande förhållande skulle kunna inträffa, icke äga någon utsikt att i framtiden erhålla förbättring i lönevillkor, anser kommittén billigheten kräfvat, att de i någon mån måtte erhålla godtgörelse för minskad löneinkomst till följd af den nya lönestatens tillämpning, hvilket enligt kommitténs mening borde ske i sammanhang med fastställande af öfvergångsbestämmelser.

Ritare.

Enligt kommitténs förslag borde *ritarna* i styrelsen i likhet med motsvarande befattningshafvare vid distrikten hänföras till samma aflöningsgrupp som manliga kontorsskrifvare och sålunda erhålla ordinarie arfvode af lägst 1,500 högst 2,700 kronor eller med tillagd ersättning för bostad och bränsle lägst 2,100 högst 3,550 kronor.

I sammanhang med frågan om aflöningen för dessa tjänstemän har kommittén enligt å sid. 244 och 245 närmare angifna grunder föreslagit en uppdelning af den nuvarande ritargruppen genom inrättande af underingenjörsbefattningen i styrelsen.

Begynnelsearfvodet för ritare i styrelsen utgör för närvarande 2,100 kronor, hvilket arfvode efter 3 år ökas till 2,400 kronor och efter ytterligare 3 år till 2,700 kronor. Kommittén anmärker, att, om hänsyn toges till dyrtidstillägget, skulle kommitténs förslag till aflöning för ritare alltså endast medföra löneförbättring för sådana innehafvare af nämnda befattning, hvilka kunna tilldelas den för minst 9 tjänstår bestämda aflöning, hvaremot ritare med lägre antal tjänstår skulle med tillämpning af kommitténs löneförslag blifva sämre ställda i aflöningshänseende än för närvarande. Hvad angår nuvarande innehafvare af ifrågavarande befattning, skulle vederbörande enligt kommitténs mening hållas skadeslös genom ett allmänt stadgande, att ingen tjänstehafvare skulle på grund af den nya lönestaten lida minskning i nu innehafvande löneförmåner.

*Bokhållare
och förste
bokhållare.*

Närmast öfver de manliga kontorsskrifvarna i tjänstegrad och aflöning stå *bokhållarna*. Lägsta arfvodet för dem utgör 2,400 kronor, hvilket arfvode efter 3 år ökas till 2,700 kronor och efter ytterligare 3 år till 3,000 kronor. I fråga om en stor del af dessa tjänstemän gäller, att de utföra samma arbeten som kontorsskrifvarna, i anledning hvaraf bokhållarbefattningen i en del fall endast utgör en högre aflö-

ningsgrad. Å de större kontoren särskildt kontrollkontoret utöfvar däremot en del bokhållare en mera själfständig verksamhet såsom ledare af vissa arbeten.

Detta förhållande har, enligt hvad kommittén meddelar, gifvit föreståndaren för nämnda kontor anledning till en framställning om inrättande därstädes, vid sidan af de nuvarande kontrollörstjänsterna, af särskilda »andre kontrollörsbefattningar», hvilkas innehafvare skulle förestå vissa underafdelningar å kontoret. Kommittén, som, på sätt förut framhållits, i flera fall föreslagit uppdelningar af nuvarande befattningar i ändamål att bereda de tjänsteinnehafvare inom en viss grupp, åt hvilka mera ansvarsfulla sysslor äro anförtrödda, ett däremot svarande högre ordinarie arfvode, förordar så till vida förenämnda förslag, att kommittén uttalar sig för inrättande af bokhållarbefattningar af en högre grad under benämningen *förste bokhållare*. Detta förslag skulle icke innebära ökning af antalet bokhållare utan endast, såsom nyss antydts, en uppdelning af den nuvarande bokhållarkåren; och betonar kommittén särskildt, att enligt kommitténs mening de sålunda föreslagna nya befattningarna vore afsedda endast för sådana tjänstemän, som å styrelsens kontor tjänstgjorde såsom verkliga *arbetsledare* under kontorsföreståndarna eller, hvad kontrollkontoret beträffade, under afdelningsföreståndarna.

För *förste bokhållare* föreslår kommittén det ordinarie arfvodet till lägst 2,400 kronor med fyra löneförhöjningar å 300 kronor, så att högsta arfvodet efter 12 år uppgår till 3,600 kronor. Med tillägg af ersättning för hyra och bränsle, hvilken ersättning enligt af kommittén angifna grunder skulle kunna uppgå till ett belopp, motsvarande kostnaden för en bostad om 4 rum och kök jämte bränsle, samt utgöra lägst 960 högst 1,100 kronor, komme hela aflöningen för ifrågavarande tjänstemän att uppgå till lägst 3,360 högst 4,700 kronor.

Arfvodet för *bokhållare* anser kommittén böra sättas till lägst 2,100 högst 3,300 kronor med samma löneförhöjningsskala som för förste bokhållare. Beträffande den del af aflöningen, som skulle motsvara ersättningen för bostad och bränsle, borde enligt kommitténs härutinnan afgifna förslag bokhållarna i afseende å maximibeloppet likställas med förste bokhållare och sålunda erhålla högst 1,100 kronor. På grund af procentberäkningen komme däremot nämnda ersättning för en bokhållare med lägsta arfvode att utgöra 840 kronor. Sammanlagda beloppet af bokhållarnas aflöning komme alltså att utgöra lägst 2,940 högst 4,400 kronor.

Afven vid bestämmande af aflöningen för manliga bokhållare har kommittén (sid. 247) beaktat de ökade kraf, som komma att ställas på

vederbörande befattningshafvare genom förslaget om tjänstgöringstidens utsträckning. I detta sammanhang har kommittén erinrat om de afsevärda extra inkomster i form af öfvertidsersättning, som jämväl af bokhållarna uppbures, hvilka inkomster genom nyssnämnda anordning komme att försvinna; och har kommittén (å sid. 247) lämnat en redogörelse för de belopp, en del bokhållare i sådant afseende under 1905 uppburit.

*Kvinnliga
bokhållare.*

Efter därom af järnvägsstyrelsen afgifvet förslag medgaf 1906 års Riksdag, med bifall till Kungl. Maj:ts framställning i ämnet, att bland tjänstemän inom järnvägsstyrelsen finge upptagas *kvinnliga bokhållare* med lägsta arfvode af 1,800 kronor och högsta arfvode af 2,400 kronor.

Då nämnda arfvode syntes hafva bestämts med anpassning till den nu gällande löneskalan, förordar kommittén, utan hinder däraf att befattningen så nyligen inrättats, förhöjning af aflöningen, så att densamma komme i rätt förhållande till den aflöning, kommittén tänkt sig för, å ena sidan, manliga bokhållare och, å den andra, kvinnliga kontorsskrifvare. I betraktande häraf borde enligt kommitténs mening arfvodet för ifrågavarande befattning sättas till lägst 1,500 kronor med två löneförhöjningar å 300 kronor, så att högsta arfvodet, 2,100 kronor, efter vanliga regler uppnåddes efter 6 år. Ersättningen för bostad och bränsle anser kommittén böra för kvinnliga bokhållare tillmätas så, att den kunde motsvara kostnaden för en bostad om två rum och kök jämte bränsle; och skulle densamma utgöra lägst 600 högst 650 kronor. Hela aflöningen skulle alltså uppgå till lägst 2,100 högst 2,750 kronor.

*Underingen-
jörer.*

Till samma aflöningsgrupp som förste bokhållarna anser kommittén de föreslagna nya *underingenjörsbefattningarna* i styrelsen böra hänföras. Deras arfvode skulle sålunda utgöra lägst 2,400 högst 3,600 kronor eller med tillagd ersättning för bostad och bränsle lägst 3,360 högst 4,700 kronor.

Beträffande de af kommittén anförda motiv för ifrågavarande förslag tillåter jag mig hänvisa till betänkandet (sidan 248).

I tjänstegrad och aflöning närmast öfver bokhållarna följer enligt gällande aflöningsreglemente en grupp af befattningshafvare i järnvägsstyrelsen, som i aflöningshänseende är fullkomligt likställd med tjänstemännen i 1:a lönegraden inom de centrala verken. Till denna grupp, för hvilken aflöningen utgör 3,000 kronor med två ålderstillägg, hvartdera å 500 kronor efter resp. 5 och 10 år, höra en registrator och aktuarie, en revisor och föreståndare för revisionskontoret, 10 notarier (däraf en f. o. m. 1907), en förrådsförvaltare samt 5 kontrollörer. Rörande notariernas fördelning å de olika byråerna gäller, att de äro placerade,

2 å administrativa byrån, af hvilka den ene tjänstgör såsom styrelsens ombudsman, 1 å banbyrån, 1 å maskinbyrån, 1 å förrådsbyrån, 2 å trafikbyrån, 1 å militärbyrån samt 2 å taxebyrån. Kontrollörerna tjänstgöra å kontrollkontoret.

Vid behandlingen af frågan om aflöningen för omförmälda befattningshafvare, hvilka kommittén för korthetens skull sammanfattat under den gemensamma benämningen *notariegruppen*, har kommittén (sid. 249—253) framlagt förslag rörande vissa omflyttningar i aflöningshänseende utaf en del tjänstemän i styrelsen, för hvilka förslag jag nu går att redogöra.

Till en början föreslår kommittén, att af ofvannämnda befattningar notarien och ombudsmannen samt revisorn måtte uppflyttas till närmast högre aflöningsgrupp.

Hvad först angår *notarien och ombudsmannen*, åligger honom enligt 32 § af gällande instruktion att »i rättegångar och andra mål efter erhållet uppdrag utföra styrelsens talan samt att, då sådant påkallas, i mål angående tjänstefel, hvilka af styrelsen handläggas, verkställa utredning och afgifva utlåtande».

*Uppflyttning i
högre tjänste-
grad af
notarien och
ombuds-
mannen samt
revisorn.*

Rörande omfattningen af rättegångsväsendet vid statens järnvägar meddelar kommittén (sid. 249 och 250) en del uppgifter, som äro hämtade från en af järnvägsstyrelsen gjord underdånig framställning af den 1 december 1905 angående inrättande af en ny notarietjänst å styrelsens administrativa byrå.

Med stöd af hvad kommittén inhämtat rörande beskaffenheten och omfattningen af den verksamhet, notarien och ombudsmannen i järnvägsstyrelsen utöfvar, finner kommittén denna befattning böra i fråga om själfständigt ansvar och vikt sättas högre än öfriga notarier i styrelsen och därmed jämnställda befattningsinnehafvare och sålunda uppflyttas i tjänstegrad och aflöning samt likställas med kontorsföreständarbefattningarna. Då omhandlade befattning sålunda icke vidare skulle blifva likställd med öfriga notarier i styrelsen, samt dessutom, såsom framginge af nyssberörda af järnvägsstyrelsen meddelade uppgifter rörande ombudsmannens verksamhet, befattningens innehafvare nästan uteslutande sysslade med ombudsmannagöromål, syntes kommittén häraf följa, att han endast borde benämnas *ombudsman*. Då han emellertid, i den mån hans tid medgäfv, skulle vara förpliktad att biträda jämväl med uppsättningar och dylikt å administrativa byrån, anser kommittén föreskrift härom böra i instruktionen meddelas.

Under erinran därom, att frågan om revisorns uppflyttning i en högre aflöningsgrupp än den, i hvilken han nu befinner sig, vid flera föregående tillfällen varit på tal, samt att en dylik anordning därvid förordats af järnvägsstyrelsen, framhåller kommittén därjämte (sid. 252), hurusom rörelsens vid statsbanorna tillväxt sedan år 1874, då det nuvarande revisorsarfvodet beständes, samt den i samband därmed stående afsevärda ökningen af de utgifter vid statens järnvägar, som å revisionskontoret granskades, i betydlig mån medfört förändring i revisorns tjänsteställning. Om också de ökade göromålen å nämnda kontor medfört ökad arbetshjälps för revisorn, så lede det i allt fall intet tvifvel, yttrar kommittén vidare, att revisorn, som hade att öfvervaka och leda arbetet å kontoret samt ansvara för att det vidlyftiga granskningsarbetet fullgjordes i rätt tid och på enhetligt sätt, numera borde, särskildt med hänsyn till den mera själfständiga verksamhet, han utöfvade, fullt likställas med öfriga kontorsföreståndare i styrelsen; och ville alltså kommittén ansluta sig till den af järnvägsstyrelsen i denna riktning vid flera tillfällen uttalade åsikt.

*Nedflyttning
af hufvud-
kassören till
notarie-
gruppen.*

Den nuvarande *hufvudkassörsbefattningen* i styrelsen är för närvarande i aflöningshänseende likställd med kontorsföreståndarbefattning, och åtnjuter han sålunda i arfvode 4,000 kronor med två ålderstillägg hvarterda å 500 kronor efter 5 respektive 10 år, hvartill komma felräkningspenningar, 1,000 kronor.

Af skäl, som kommittén närmare utvecklat (å sid. 253), har kommittén ansett sig icke kunna förorda en högre aflönning för hufvudkassören än hvad som enligt kommitténs mening borde tillkomma befattningshafvare tillhörande notariegruppen.

I sammanhang härmed har kommittén, då benämningen *hufvudkassör* icke motsvarades af särskildt högre ansvar för denne befattningshafvare än för distriktskassörerna, föreslagit, att befattningens titel måtte ändras till *kassör*.

*Kassör,
registrator,
notarier,
förråds-
förvaltare,
kontrollörer,
byråingen-
jörer af
andra klassen.*

Till ifrågavarande aflöningsgrupp (notariegruppen) borde alltså enligt löneregleringskommitténs mening hänföras *kassör, registrator och aktuarie*, för hvilken befattningshafvare organisationskommittén på anförda skäl (sid. 185) föreslår benämningen af endast *registrator, notarie, förrådsförvaltare* och *kontrollör*, hvarjämte enligt organisationskommitténs förslag till denna grupp skulle komma jämväl *byråingenjör af andra klassen*.

Beträffande aflöningsförhållandena för omförmälda befattningshafvare må anmärkas, att dessa, i motsats mot hvad som äger rum i fråga om

bokhållare, ritare och kontorsskrifvare i styrelsen och en del tjänstemän å distrikten, icke kunna erhålla någon extra inkomst af järnvägsmedel, utöfver det för dem bestämda arfvode, i form af öfvertidsersättning eller dylikt. Genom nådigt bref den 15 oktober 1897 har nämligen Kungl. Maj:t anbefallt järnvägsstyrelsen tillse, bland annat, att ingen tjänsteman inom styrelsen, hvilkens minimiaflöning vore 3,000 kronor eller därutöfver, finge af järnvägsmedlen åtnjuta annat arfvode än det, som funnes för hans ordinarie tjänst fastställt eller han i egenskap af vikarie vore berättigad att uppbära.

Kommittén föreslår för nu omhandlade befattningshafvare ett arfvode af 3,300 kronor med tre löneförhöjningar, så att enligt de härför af kommittén föreslagna allmänna grunder ett högsta arfvode af 4,200 kronor skulle erhållas efter 9 år. Ersättningen för bostad och bränsle skulle utgöra lägst 40 procent af arfvodet eller 1,320 kronor och högst 1,500 kronor, motsvarande värdet af 5 rum och kök jämte bränsle, så att hela aflöningen skulle uppgå till lägst 4,620 högst 5,700 kronor.

För att bringa nyssnämnda stadgande i nådiga brefvet den 15 oktober 1897 i öfverensstämmelse med kommitténs löneförslag uttalar sig kommittén för sådan ändring däraf, att ett minimiarfvode af 3,300 kronor i stället för 3,000 kronor måtte fastställas såsom gräns för rättigheten att kunna åtnjuta annan ersättning af järnvägsmedel än ordinarie arfvode och vikariatsersättning.

Såsom motiv för sitt löneförslag, i hvad det afser nu ifrågavarande tjänstemannagrupp i järnvägsstyrelsen, anför kommittén särskildt (sid. 254) den af kommittén förordade utsträckningen af arbetstiden till 7 timmar, i sammanhang hvarmed kommittén framhåller, att tjänstgöringen i allmänhet i järnvägsstyrelsen icke undginge att röna inflytande af järnvägsförvaltningens egenskap att vara ett affärsverk.

I ordningen närmast öfver de befattningshafvare i styrelsen, hvilka här ofvan behandlats, följer en grupp af tjänstemän, som kommittén betecknar såsom kontorsföreståndargruppen med hänsyn därtill att flertalet af dessa tjänstemän innehafva nämnda tjänsteställning. Hit höra enligt gällande aflöningsreglemente, förutom hufvudkassören, *kamreraren, föreståndaren för statistiska kontoret, föreståndaren för milkontoret, förste kontrollörer* och *byråingenjörer*, hvilka sistnämnda befattningshafvare, för så vidt de hörde till denna grupp af tjänstemän, enligt organisationskommitténs förslag skulle benämnas *byråingenjörer* af första klassen. Enligt löneregleringskommitténs förslag borde till denna grupp ytterligare räknas *ombudsmannen* samt *revisorn*.

*Kamrerare,
föreståndare
för statistiska
kontoret,
föreståndare
för mil-
kontoret,
förste kon-
trollörer,
byrå-
ingenjörer af
första klassen,
ombudsman,
revisor.*

Nämnda grupp bildar för närvarande i aflöningshänseende en mellan-klass emellan tjänstemän af 1:a och 2:a lönegraden i andra ämbetsverk, då nämligen aflöningen för densamma nu tillhörande befattningshafvare är bestämd till lägst 4,000 högst 5,000 kronor.

Efter att hafva (å sid. 256) redogjort för omförmälda befattningshafvares tjänsteställning föreslår kommittén för dem ett arfvode af lägst 4,200 högst 5,100 kronor, hvarigenom aflöningen med tillägg af ersättning för bostad och bränsle, enligt förut angifna grunder utgörande 1,500 kronor, skulle uppgå till lägst 5,700 högst 6,600 kronor.

Vid bestämmande af arfvodet för dessa befattningshafvare har kommittén utgått därifrån, att de icke borde sättas lägre än tjänstemän af 2:a lönegraden i centrala verk, hvarjämte kommittén erinrat, att härvidlag hufvudsakligen samma synpunkter gjorde sig gällande som dem, hvilka anförts i fråga om aflöningen för notariegruppen. Kommittén anmärker i detta sammanhang, hvad särskildt angår aflöningen för byråingenjör och ombudsmannen, hvilka befattningar i fråga om kompetensvillkor och tjänsteställning kunde likställas med ban- och maskiningenjörer af 2:a klass å linjen resp. distriktssekreterare, att kommittén jämväl tagit hänsyn till de aflöningsvillkor, som kommittén ansett böra ifrågakomma för dessa senare.

Byrådirektörer, arkitekt, matematiker.

För *byrådirektörerna* i styrelsen, till hvilken grupp äfven *arkitekten* hänföres och till hvilken enligt organisationskommitténs förslag skulle komma jämväl styrelsens matematiker, utgör arfvodet för närvarande 4,500—5,500 kronor; och äro de sålunda i aflöningshänseende likställda med tjänstemän i andra lönegraden i öfriga centrala ämbetsverk. Inom järnvägsförvaltningen hafva byrådirektörerna samma tjänstegrad som afdelningsföreståndarna å distrikten, ehuru de i afseende å lönevillkor stå betydligt lägre än dessa.

Löneregleringskommittén har i annat sammanhang (sid. 226) påvisat, hurusom byrådirektörerna till och med, i betraktande af värdet af den ban- och maskiningenjörer tillkommande förmånen af naturainkvartering, äro i afseende å löneinkomst sämre ställda än nyssnämnda under dem i tjänstegrad stående befattningshafvare.

Äfven om byrådirektörerna, anför kommittén vidare, icke kunde likställas med afdelningsföreståndarna å linjen, hvilka förde befäl öfver en talrik personal och därjämte hade ett större ekonomiskt ansvar, lede det enligt kommitténs mening intet tvifvel, att byrådirektörerna hittills blifvit satta för lågt å löneskalan i förhållande till andra befattningshafvare såväl vid statens järnvägar som inom andra verk.

Byrådirektörerna vore öfverdirektörernas närmaste män. Om järnvägsförvaltningens egenskap att vara ett affärsverk och det häraf påkallade affärsmässiga sättet för arbetets bedrivande inom verket i viss mån medförde en särskildt stor arbetsbörda för tjänstemännen i allmänhet i järnvägsstyrelsen, gällde detta framför allt de högre befattningarna, öfverdirektörer och byrådirektörer, på hvilkas duglighet och förmåga att leda andras arbeten dessutom verkets skötsel i hög grad berodde; och hvad särskildt byrådirektörerna anginge, hade de det ansvarsfulla värfvet att bereda alla till vederbörande byrå hörande ärenden, som i styrelsen föredroges.

På grund af hvad kommittén sålunda anført, har kommittén funnit sig icke böra sätta arfvodet för byrådirektörerna samt arkitekten lägre än 4,800 kronor med tre löneförhöjningar enligt vanliga grunder, så att högsta arfvodet, 5,700 kronor, komme att uppnås efter 9 år. Då kommittén ansett, att ersättning för bostad och bränsle borde för ifrågavarande befattningshafvare utgöra 1,800 kronor, skulle alltså lägsta aflöningen bli 6,600 kronor samt slutaflöningen 7,500 kronor. Ehuru två af de till ifrågavarande grupp hörande tjänstemän, nämligen den byrådirektör, som vore föreståndare för kontrollkontoret, samt arkitekten innehade en annan tjänsteställning än öfriga byrådirektörer, saknade kommittén anledning att föreslå någon ändring i nuvarande förhållande, i enlighet hvarmed bemålde tjänstemän i aflöningshänseende räknades till byrådirektörsgruppen. Hvad först angår föreståndaren för kontrollkontoret, erinrar kommittén, i fråga om tjänstens vikt och betydenhet, om de vidtomfattande arbeten, som å nämnda kontor utföras och som kräfva en talrik arbetsstyrka, uppgående enligt 1906 års arfvodesstat till icke mindre än 224 ordinarie befattningshafvare af tjänstemannagrad, oberäknadt föreståndaren. Då på ledaren af nämnda arbeten ställdes särskilda anspråk på duglighet och han dessutom, såsom nyss blifvit antydt, utöfvade förmansskap för en stor personal, borde han enligt kommitténs förmenande i fråga om aflöningen likställas med byrådirektörerna i allmänhet. Med afseende å den omfattning, husbyggnadsväsendet vid statens järnvägar ägde, och i betraktande af de inkomster, som stode dugliga arkitekter i allmänhet till buds, har kommittén ej heller ansett sig böra sätta arkitektens aflöning lägre än hvad för byrådirektörerna föreslagits.

Enligt hvad som framgår af kommitténs förslag till aflöningar för befattningshafvare vid distrikten, har kommittén ansett, att byrådirektörer i styrelsen borde i aflöningshänseende likställas med ban- och maskiningenjörer af första klass samt trafikinspektörer af första klass.

Afdelnings-
chefer.

Beträffande löneregleringskommitténs förslag till aflöning för de befattningshafvare, som nu benämnas öfverdirektörer och chefer hvar och en för sin afdelning inom styrelsen, förutskickar kommittén den anmärkningen, att detsamma vore afgifvet med hänsyn till deras nuvarande ställning inom verket och sålunda oberoende af de organisationsförändringar, som kunde ifrågasättas.

Kommittén har sålunda för öfverdirektör i järnvägsstyrelsen föreslagit ett arfvode af 8,000 kronor jämte ersättning för bostad och bränsle af 2,000 kronor eller sålunda sammanlagdt 10,000 kronor.

Organisationskommittén förklarar i fråga om dessa befattningshafvare, hvilka enligt kommitténs förslag skulle benämnas, icke öfverdirektörer, utan afdelningschefer, att de af kommittén föreslagna organisationsförändringarna icke skulle medföra någon sådan rubbning i afdelningschefernas ställning, att den borde inverka på det af löneregleringskommittén framställda förslaget till nya aflöningsförmåner för dem. Enligt organisationskommitténs förslag inträder endast så att säga en förskjutning i afdelningschefens verksamhetsområde, hvilken förskjutning emellertid ingalunda medgäfvit någon nedsättning i de höga fordringar på fackutbildning och personlig duglighet, som måste ställas på en afdelningschef, utan snarare tvärtom. Kommitténs förslag borde således icke medföra någon minskning i de aflöningsförmåner, som enligt omförmälda förslag skulle tillkomma afdelningschef. Kommittén finner tvärtom den aflöning, som af löneregleringskommittén föreslagits för afdelningschef, ingalunda vara för hög, framför allt icke i jämförelse med de aflöningar, som inom enskilda industriella och merkantila företag utgå till befattningshafvare, motsvarande afdelningschefernas.

Fullmäktige,
öfverrevisorer.

Jag har i det föregående omförmäلت organisationskommitténs förslag i fråga om de nya befattningshafvarna, *järnvägsfullmäktige* och *öfverrevisorer*. Beträffande löneförmånerna för dessa befattningshafvare anser kommittén, att järnvägsfullmäktig, hvilken skulle tillsättas på förordnande för en tid af två år, borde tillerkännas ett årligt arfvode af 5,000 kronor. Arfvodet för öfverrevisor, som skulle förordnas för ett år, föreslår kommittén till 2,500 kronor.

Souschefen.

Enligt organisationskommitténs förslag skulle, såsom jag nämnt, anställas en ny befattningshafvare såsom chefens närmaste man och ställföreträdare med titel *öfverdirektör och souschef vid statens järnvägar*.

Souschefen borde enligt kommitténs mening innehafva sin befattning endast på förordnande, som skulle afse första gången det lämnades en person en tid af 6 år och, om det sedermera förnyades, en

tid af 3 år i sänder. Under sådan förutsättning, anför kommittén, skulle souschefens aflöningsförhållanden kunna ordnas på två olika sätt. Souschefen torde i allmänhet komma att tagas bland afdelningscheferna eller distriktscheferna. Den, som förordnades till souschef, skulle därför kunna bibehålla sitt afdelningschefs- eller distriktschefsarfvode och därutöver erhålla ett särskildt tilläggsarfvode att utgå, så länge hans förordnande såsom souschef varade. Han skulle således bibehålla sin förutvarande ordinarie befattning, hvilken skulle uppehållas af vikarie, och för dennes aflönande skulle finnas i staten upptaget ett särskildt afdelningschefs- eller distriktschefsarfvode. Souschefen skulle i detta fall, därest hans förordnande icke förnyades, återgå till sin förutvarande tjänst eller erhålla den afdelningschefs- eller distriktschefsbeftattning, som styrelsen bestämde. För det antagligen sällsynta fall att till souschef förordnades en person, som ej hade anställning vid statens järnvägar, skulle denne uppbära det särskilda afdelningschefs- eller distriktschefsarfvode, hvarom ofvan förmäls, jämte tilläggsarfvodet samt, om hans förordnande icke förnyades, erhålla pension ordnad efter ungefärligen enahanda grunder, som jag i fråga om det andra sättet för souschefens aflönande kommer att angifva.

Man kunde också, fortsätter kommittén, tänka sig souschefens löneförhållanden ordnande så, att för souschefsbeftattningen fastställdes ett särskildt årligt arfvode. Innehade souschefen, då han förordnades, annan beftattning vid statens järnvägar, t. e. afdelningschefs- eller distriktschests-tjänst skulle han afgå från denna, som alltså skulle tillsättas med ny ordinarie innehafvare. Då souschefens förordnande upphörde, skulle, äfven om han ej uppnått pensionsåldern, viss pension tillerkännas honom, för så vidt han ej erhöile annan lämplig anställning i statens järnvägars tjänst.

Emot sist angifna aflöningsätt kunde visserligen anmärkas, att, om detsamma komme till tillämpning, oftare än med det först omförmälda aflöningsättet kunde inträffa, att pension, innan pensionsåldern inträdt, måste tillerkännas souschefen, men å andra sidan ökade det otvifvelaktigt möjligheten att till denna viktiga och ansvarsfulla beftattning erhålla den lämpligaste personen, och det medförde ej såsom det andra aflöningsättet den olägenheten, att för ifrågavarande beftattnings skull en eller flera andra beftattningar vid statens järnvägar ständigt måste uppehållas medelst vikarie. Särskildt vore det olägligt med ett långvarigt vikariat å en distriktschestsbeftattning; och helt visst skulle det blifva mycket svårt att med erforderlig själfständighet på förordnande sköta en afdelningschestsbeftattning, hvars ordinarie innehafvare fungerade

såsom souschef. Kommittén anser sig därför böra tillstyrka, att souschef tillerkännes ett visst bestämdt arfvode med skyldighet att fränträda den befattning, han vid förordnandets erhållande innehar.

Det arfvode, som sålunda borde tillkomma souschefen, anser kommittén lämpligen böra bestämmas till 15,000 kronor, hvilket arfvode icke skulle fördelas i lön och tjänstgöringspenningar, utan borde i de fall, då souschefen beviljats ledighet och vikarie för honom förordnats, bero på Kungl. Maj:ts pröfning, huru stor del af arfvodet skulle afstås till vikarien.

Kommittén har äfven framställt förslag i fråga om pension för souschefen.

Souschefen borde nämligen först och främst tillförsäkras rätt till pension efter fyllda 65 år. Denna pension syntes böra sättas till ett belopp af 6,000 kronor om året. Innehade icke souschefen, då han förordnades, ordinarie tjänst vid statens järnvägar, skulle han ej vara pliktig att ingå i pensionsinrättningen, utan nyss angifna pensionsbelopp skulle då helt och hållet utgå af trafikmedel. För rätt att komma i åtnjutande af denna pension skulle souschefen, på sätt om verkställande direktören för Trollhätte kanal- och vattenverk är stadgad, vidkännas såsom pensionsafgift ett afdrag å det till honom utgående arfvodet till belopp af 360 kronor om året. Vore den, som förordnades till souschef, ordinarie befattningshufvud vid statens järnvägar, skulle han kvarstå såsom delägare i statens järnvägstrafiks pensionsinrättning och erlagga pensionsafgifter å den aflöning, han uppburit, då han erhållit förordnandet. Uppginge icke hans pension från pensionsinrättningen till 6,000 kronor, skulle han erhålla fyllnadspension af trafikmedel med skyldighet att vidkännas afdrag å aflöningen, motsvarande det tillskott i pension, som han kunde beräknas komma att uppbära af trafikmedlen.

För att till souschef skulle kunna så vidt möjligt erhållas den därtill mest lämplige, och på det att stadgandet om souschefens anställande å förordnande för viss tid skulle under alla förhållanden blifva fullt effektivt, anser kommittén det vara nödvändigt, att souschef tillerkännes rätt till pension jämväl i de fall, att han, innan han fyllt 65 år, skulle på grund af sjukdom befinnas oförmögen till nöjaktig vidare tjänstgöring eller han, då tiden för hans förordnande utgått, icke erhöile förnyadt förordnande eller han eljest utan egen begäran nödgades afgå från sin befattning, utan att han på grund af tjänstefel förverkat densamma. Sådan pension anser kommittén böra för souschef bestämmas till samma belopp som ålderspensionen eller till 6,000 kronor. Kommittén ansåge det emellertid antagligt, att det, därest souschefens förordnande icke

förnyades, i de flesta fall skulle kunna ordnas så, att han erhöles en afdelningschefs- eller distriktschefsbeftattung. Skulle souschefen före utgången af den tid, hans förordnande afsåge, befinnas af sjukdom oförmögen till vidare nöjaktig tjänstgöring, skulle han vara underkastad skyldighet att afgå mot åtnjutande af pension i enlighet med hvad som här angifvits.

Löneregleringskommittén har i fråga om *generaldirektören och chefen för statens järnvägar* funnit sig böra, med hänsyn till det sätt, på hvilket kommittén varit sammansatt, icke framlägga något förslag.

Chefen.

Organisationskommittén har däremot, jämte det kommittén föreslagit, att generaldirektören skulle tillsättas på förordnande för en tid af 6 år, upptagit denna fråga till behandling.

Sedan kommittén därvid påpekat, hurusom generaldirektörens arfvode enligt gällande aflöningsreglemente är bestämdt till 12,000 kronor för år, yttrar kommittén vidare, att det syntes kommittén vara klart, att detta arfvode icke motsvarade nutida fordringar i sådant afseende, framför allt icke om den förändring i chefs ställning genomfördes, som kommittén föreslagit. Beträffande statens rent industriella och ekonomiska förvaltningar måste nämligen, framför allt vid bestämmandet af vederbörande chefs aflöning, göras i icke ringa mån gällande samma synpunkter, som i sådant hänseende vore bestämmande inom den enskilda affärsverksamheten, äfven om därigenom de principer, som tillämpades beträffande statens öfriga ämbetsverk, till väsentlig grad måste frångås.

Den förvaltning, om hvilken här vore fråga, vore af den omfattning, att det funnes få — kanske knappast något — svenskt enskildt affärsföretag, i hvilket nedlagts ett kapital så stort som det belopp, hvilket utgjorde järnvägsförvaltningens årliga bruttoinkomst. Och statens intresse att för detta sitt största produktiva verk få den bästa möjliga chef utan att behöfva binda honom vid sig för längre tid, än som vore för staten fördelaktigt, vore så stort, att i jämförelse därmed den utgift, som för ändamålet kunde krävas, endast ägde ringa betydelse. Därför skulle också, om ofvanberörda synpunkter skulle göras fullt gällande, chefs aflöning sättas till ett synnerligen afsevärdt belopp. Då emellertid dessa synpunkter hittills endast i ringa grad kunnat göra sig gällande inom statsförvaltningen, hade kommittén ansett sig icke böra föreslå chefs arfvode till högre belopp än 25,000 kronor. Till detta belopp ansåge nämligen kommittén arfvodet böra uppgå för att chefen skulle kunna frigöra sig från enskilda ekonomiska intressen samt beredas en ställning, som gjorde det möjligt för honom att utan risk för

sin privata ekonomi motsvara de kraf, som posten i spetsen för ett så stort verk ställde på honom. Kommittén ville därjämte framhålla, att de för chefen föreslagna löneförmånerna måste anses ringa i jämförelse med de aflöningar, som tillkomme cheferna för de enskilda järnvägsföretagen i landet, om man besinnade, att den största af de enskilda järnvägarna hade ett bannät, som uppginge till endast något mer än $\frac{1}{3}$ af statsbaneanätet. Vid framställandet af sitt förslag i nu förevarande hänseende förutsatte emellertid kommittén, att medgifvande icke lämnades chefen att med sin tjänst förena någon som helst annan aflönad befattning eller annat aflönadt uppdrag.

Chefens aflöning tänker kommittén sig icke fördelad i lön och tjänstgöringspenningar, utan skulle Kungl. Maj:t för hvarje särskild gång, då generaldirektör beviljades tjänstledighet och vikarie förordnades, tillika bestämma, huru stor del af arfvodet, som skulle afstås till vikarien.

Angående nu gällande bestämmelser rörande chefens rätt att efter 65 lefnadsår och minst 10 tjänsteår uppbära en pension af 6,000 kronor å allmänna indragningsstaten med skyldighet för honom att, om han är delägare i statens järnvägstrafiks pensionsinrättning, vidkännas visst afdrag å denna pension, torde det tillåtas mig att hänvisa till kommittébetänkandet (sid. 145—146).

I dessa bestämmelser föreslår kommittén vissa ändringar. Sålunda syntes det kommittén lämpligare, att pensionen till generaldirektören utginge af trafikmedlen än från allmänna indragningsstaten. Därjämte syntes det kommittén vara rättvist, att generaldirektören likaväl som andra vid statens järnvägar anställda befattningshufvudare bidrage till sin pensionering. Kommittén föreslår därför, att generaldirektören, på sätt kommittén föreslagit om souschefen, skulle såsom pensionsavgift vidkännas ett afdrag å det honom tillkommande arvode, hvilket afdrag lämpligen borde bestämmas till 360 kronor för år eller den del af detta belopp, som motsvarade det tillskott i pension, som han kunde beräknas komma att uppbära af trafikmedlen. Med förslaget att generaldirektören skulle anställas allenast på förordnande, syntes det kommittén slutligen böra följa, att för pensions erhållande skulle fordras endast, att generaldirektören uppnått 65 lefnadsår, men däremot ej att han under någon viss tid innehåft sin befattning.

Af samma skäl och under samma förhållanden, som om souschefen är sagdt, anser kommittén generaldirektören böra berättigas till pension äfven för de fall, att han, innan han fyllt 65 år, på grund af sjukdom skulle blifva oförmögen till nöjaktig vidare tjänstgöring, eller att han efter utgången af den tid, för hvilken han förordnats, icke skulle er-

hålla förnyadt förordnande, eller ock att han eljest utan därom framställd begäran nödgades afgå från befattningen, utan att på grund af tjänstefel hafva förverkat densamma. Denna sist omnämnda pension borde icke sättas till ett alltför lågt belopp. Kommittén hade därför tänkt sig, att den för generaldirektören borde bestämmas till 8,000 kronor för år att utgå för tiden, till dess vederbörande fyllt 65 år och således på den grund erhöles ålderspension, med skyldighet för honom att under tiden vidkännas det förut för ålderspensions utgående afgifva afdraget. Berättigades generaldirektören till pension, innan han uppnått 65 år, skulle det åligga honom skyldighet att, om han före utgången af den tid, erhållet förordnande afsåge, skulle befinnas af sjukdom oförmögen till vidare nöjaktig tjänstgöring, afgå från befattningen mot åtnjutande af det pensionsbelopp, som, enligt hvad nyss nämnts, skulle tillkomma honom.

Slutligen anmärker kommittén, att, då nuvarande generaldirektören hade sin anställning på fast stat, det tilläfsventyrs skulle tillkomma kommittén att afgifva förslag till bestämmelser rörande öfvergången till de i nämnda afseenden ifrågasatta nya förhållandena. Då emellertid kommitténs förslag till förändrad organisation för järnvägsstyrelsen med därunder lydande förvaltningar icke kräfde öfvergångsstadganden rörande någon annan tjänst än den nu ifrågavarande, hade kommittén ansett sig böra inskränka sig till att för Kungl. Maj:t anmäla det eventuella behovet af öfvergångsbestämmelser i fråga om chefsbefattningen.

Till en början anhåller jag få anmäla, att statsbanornas kvinnliga tjänstemannaförening på anförda skäl hemställt om sådan förändring uti de af kommittén för kvinnliga kontorsskrifvare och bokhållare ifrågasatta aflöningar, att densamma måtte bestämmas, för kontorsskrifvare till lägst 1,080 högst 1,800 kronor jämte ersättning för bostad och bränsle med 40 procent af arfvodet med begränsning till 600 kronor samt för bokhållare till lägst 1,800 högst 2,400 kronor jämte ersättning för bostad och bränsle till belopp af högst 650 kronor.

Departements-
chefens
yttrande.

Beträffande kvinnliga kontorsskrifvare får jag hänvisa till hvad jag här ofvan yttrat i fråga om aflöningen för dessa befattningshafvare vid distrikten, med hvilka jag, i likhet med kommittén, anser kvinnliga kontorsskrifvare i styrelsen böra i afseende å ordinarie arvode likställas.

Lika litet som jag finner mig kunna tillstyrka en förhöjning i fråga den af kommittén för dem föreslagna aflöning, anser jag sådant böra äga rum beträffande de kvinnliga bokhållarna.

Under framhållande af de ogynnsamma befodringsförhållandena för manliga kontorsskrifvare å styrelsens kontrollkontor hafva dessa befatt-

ningshafvare i underdånighet hemställt, bland annat, att i ett blifvande aflöningsreglemente måtte stadgas, att manlig kontorsskrifvare i järnvägsstyrelsen måtte efter 20 års oförvitlig och väl vitsordad tjänstgöring tilldelas samma löneförmåner, som kommittén ansett sig böra föreslå för manlig bokhållare i högsta lönegrad i styrelsen.

En dylik anordning kan jag emellertid icke tillstyrka, och anser jag mig i detta sammanhang icke böra lämna oanmärkt, att järnvägsstyrelsen i sitt underdåniga utlåtande öfver kommitténs betänkande förordat, att kontorsskrifvares i styrelsen befordran till bokhållare måtte framdeles äga rum i större utsträckning än hittills.

Emot förslaget om inrättande af underingenjörs- och förste bokhållarbefattningar i styrelsen har jag ingenting att erinra.

Under framhållande hurusom kommittén beträffande förste bokhållarbefattningarna i styrelsen betonat, att de skulle vara afsedda endast för sådana tjänstemän, som å styrelsens kontor tjänstgjorde såsom verkliga arbetsledare, har järnvägsstyrelsen i sitt ofvannämnda underdåniga utlåtande uttalat sig för, att befordran till förste bokhållarbefattning borde kunna stå öppen för bokhållare, hvilken å något styrelsens kontor tjänstgjorde såsom kontorsföreståndarens närmaste man eller, hvad kontrollkontoret anginge, å de särskilda afdelningarna närmast under afdelningsföreståndaren och å expeditionen närmast under byrådirektören, äfven om dessa bokhållare icke alltid kunde betraktas såsom verkliga arbetsledare.

Denna anordning, som, på sätt styrelsen påvisat, står i öfverensstämmelse med hvad kommittén föreslagit beträffande de bokhållare å distrikten, hvilka skulle vara förrädsförvaltarnas och verkstadskamrerarnas eller, såsom de hädanefter skulle benämnas distriktskamrerarnas närmaste män och ställföreträdare, finner jag äga fog för sig, och får jag alltså ansluta mig till styrelsens förslag härutinnan.

På de af kommittén anförda skäl finner jag mig böra understödja förslaget att uppflytta ombudsmannen och revisorn till likställighet i afseende å tjänstegrad och aflöning med kamrerare med flere.

Det omfattande och maktpåliggande arbete, som är anförtrödt ombudsmannen, och den ställning, revisorn intager såsom ledare af det vidlyftiga granskningsarbetet inom styrelsen af dess räkenskaper, synas mig fullt motivera en dylik anordning.

I detta sammanhang får jag anmäla, att järnvägsstyrelsen hemställt, att jämväl förrädsförvaltaren i styrelsen måtte i aflöningshänseende hänföras till den s. k. kontorsföreståndargruppen, innefattande kamrerare m. fl., hvarjämte styrelsen ifrågasatt, huruvida icke nämnda befattningshafvare kunde i likhet med hvad som vore förhållandet med motsvarande

tjänstemän i generalpoststyrelsen, benämnas »förrådsintendent», i hvilket fall en liknande ändring i fråga om förrådsförvaltarna vid distrikten jämnväl borde äga rum.

Till stöd för sin hemställan angående förrådsförvaltarens uppflyttning i högre tjänstegrad framhåller styrelsen, under erinran därjämte om styrelsens vid föregående tillfällen gjorda uttalanden i enahanda riktning, att förrådsförvaltaren hade att taga befattning med omfattande upphandlingar, att öfva kontroll vid emottagning af leveranser till betydande belopp samt att ansvara för anskaffande och utlämnande till stationerna af in- och utländska biljetter af alla slag m. m.

Då förenämnda förrådsförvaltaren i styrelsen åliggande göromål, om de också kräfva noggrannhet och pålitlighet, i allt fall synas vara af enklare beskaffenhet, finner jag icke tillräcklig anledning föreligga, att sätta ifrågavarande befattningshafvare i afseende å tjänstegrad och aflöning högre än exempelvis notarie. Vid sådant förhållande lærer ej heller någon förändring af befattningens benämning vara af behovet påkallad.

Den af kommittén förordade nedflyttningen af den nuvarande hufvudkassören till notariegruppen, hvarigenom nämnda befattningshafvare, som kommittén anser böra benämnas kassör, skulle blifva likställd i aflöningshänseende med distriktsskassörerna, anser jag vara utaf kommittén till fullo motiverad; och finner jag mig alltså icke kunna beakta den framställning om kassörens bibehållande å sin nuvarande plats i löneskalan, som förekommer i den förut omnämnda, vid järnvägsstyrelsens underdåniga utlåtande fogade skriften från en del tjänstemän vid administrativa afdelningen.

Enligt det af mig framställda förslaget till organisationsförändring torde det arbete, som skulle föränledas af uppdraget såsom järnvägsfullmäktige blifva något mindre än enligt kommitténs förslag. Någon minskning i det för järnvägsfullmäktige föreslagna arfvodesbeloppet finner jag dock icke kunna till föjd däraf ske.

Organisationskommitténs förslag att öfverdirektören och souschefen vid statens järnvägar skulle tillerkännas ett visst bestämdt arfvode med skyldighet att frånträda den befattning, han vid förordnandets erhållande innehade, anser jag gifvetvis vara att föredraga framför ett sådant ordnande af denne befattningshafvares löneförhållanden, som kommittén angifver alternativt kunna ifrågakomma, nämligen att den, som förordnas till souschef, skulle bibehålla sin förutvarande befattning och det för denna utgående arfvodet samt därutöfver erhålla ett tillägsarfvode.

Hvad arfvodets belopp beträffar, kan jag så mycket mindre anse det af organisationskommittén föreslagna vara för högt tilltaget, som

det ansvar och den arbetsbörda, som komma att åligga denne befattningshafvare, säkerligen blifva icke oväsentligt större efter genomförandet af de organisationsförändringar, som jag ifrågasatt, än därest kommitténs organisationsförslag skulle komma att tillämpas.

Kommitténs förslag i hvad det i öfrigt afser souschefens arfvode samt pension för denne befattningshafvare anser jag mig böra tillstyrka, dock att beloppet af det löne- eller pensionsafdrag, som souschefen skall vidkännas för rätt till åtnjutande af pension synes, för den händelse souschefen är delägare i statens järnvägstrafiks pensionsinrättning, böra, på sätt som om generaldirektören och chefen för telegrafstyrelsen föreslagits, bestämmas till det belopp, som souschefen erlägger till pensionsinrättningen.

I fråga om generaldirektören och chefen för statens järnvägar har organisationskommittén förklarat, att, om de synpunkter, från hvilka kommittén anser chefens löneförmåner böra bestämmas, skulle göras fullt gällande, dennes aflöning borde sättas till ett synnerligen afsevärdt belopp, men att kommittén, då samma synpunkter hittills endast i ringa grad vunnit tillämpning inom statsförvaltningen, funnit sig icke kunna föreslå chefens aflöning till högre belopp än 25,000 kronor.

Liksom kommittén anser jag detta arfvodesbelopp gifvetvis utgöra en minimiaflöning för den, hvilkens uppgift det skall vara att leda ett icke endast för statens finanser utan också för hela landets näringslif så betydelsefullt företag som statens järnvägsförvaltning, och detta särskildt i betraktande af konkurrensen om dugande krafter från enskilda företags sida. Såsom jag vid underdånig föredragning af frågan om godkännande af telegrafverkets utgiftsstater för år 1908 anförde i fråga om aflöningen för generaldirektören och chefen för telegrafstyrelsen finner jag det innebära en fördel, att ifrågavarande aflöningsbelopp göres i viss mån rörligt, så att Kungl. Maj:t, då det gäller att besätta platsen med ny innehafvare, icke nödgas afstå från att utvälja den lämpligaste personen allenast på den grund, att arfvodet med något tusental kronor understiger, hvad denne på goda skäl kan komma att fordra. Jag anser därför, att vissa gränser böra uppdragas, inom hvilka Kungl. Maj:t må äga att bestämma arfvodesbeloppet; och föreslår jag i sådant hänseende 25,000—30,000 kronor.

Hvad som föreslagits beträffande generaldirektörens pensionsförhållanden föranleder icke till någon annan erinran från min sida än jag ofvan rörande pensionsafdraget för souschefen framställt.

Beträffande de befattningshafvare, angående hvilkas aflöning jag nu ej särskildt yttrat mig, biträder jag hvad vederbörande kommitté i sådant afseende föreslagit. Hvad särskildt angår byrådirektörerna, till-

låter jag mig påpeka, att de icke äro att jämföra med byråcheferna i telegrafstyrelsen, hvilka hafva en vidsträckt befälsrätt såväl å distrikten som å linjerna och närmast kunna jämnställas med distriktscheferna vid järnvägens distriktsförvaltningar.

Ångfärjans personal.

Genom 1903 års Riksdags bifall till Kungl. Maj:ts proposition i ämnet uppfördes tjänstebefattningarna å statens järnvägars ångfärja på ordinarie stat.

Såsom *tjänstemän* upptogos därvid:

- en befälhafvare,
- en 1:ste styrman och reservbefälhafvare,
- en 1:ste maskinist och
- en 2:dre styrman.

Såsom *betjante* upptogos:

- en 2:dre maskinist,
- en 3:dje styrman,
- en 3:dje maskinist,
- en 4:de maskinist

samt förhandseldare, rorgångare, timmerman, eldare och matroser.

Enligt Riksdagens åsikt borde ångfärjans personal icke inordnas bland statsbanornas öfriga personal.

Beträffande nuvarande aflöningsvillkor för ifrågavarande personal tillåter jag mig att hänvisa till den af kommittén (å sid. 294 och 295) lämnade redogörelse härför.

Kommittén har framlagt följande förslag till aflöning för ångfärjans personal:

Befattningshafvare af högre grad.

Befattning	Antal	Arfvode	
		lägst	högst
befälhafvare	1	4,200	kronor 5,100 kronor
1:ste styrman och reservbefälhafvare 1}		2,400	» 3,300 »
öfvermaskinist ^{*)} 1}			
2:dre styrman	1	1,800	» 2,700 »

^{*)} motsvarar nuvarande 1:e maskinist.

Befattningshafvare af lägre grad.

Befattning	Arfvode	
	lägst	högst
2:dre maskinist	1,800	2,700 kronor
3:dje styrman	1,200	1,800 »
3:dje maskinist		
förhandseldare	840	1,200 »
rorgångare		
timmerman		
eldare	780	1,020 »
matros	720	960 »

Löneförhöjningarna borde enligt kommitténs mening inträda efter samma regler, som enligt kommitténs förslag skulle gälla för andra befattningshafvare med motsvarande arfvoden vid statens järnvägar, d. v. s. med 300 kronor för hvarje gång för befälhafvare, 1:ste styrman, öfvermaskinist, 2:e och 3:e styrman samt 2:e och 3:e maskinist, med 120 kronor för förhandseldare, rorgångare och timmerman samt med 60 kronor för eldare och matros, allt med tre års mellanrum.

De flitpenningar, utgörande 1 krona pr enkel resa, som nu utgå till befälhafvaren och till 1:ste styrman, då denne tjänstgör som befälhafvare, borde enligt kommitténs mening såsom tilläggsarfvode fortfarande utgå samt utsträckas att jämväl kunna tillfalla 2:dre styrman, ifall denne på grund af omständigheterna skulle komma att föra ångfärjan.

Enär enligt kommitténs åsikt det i ganska hög grad vore beroende af öfvermaskinistens åtgöranden, om ångfärjan kunde vara i beredskap ej endast till ordinarie utan äfven till extra turer, föreslår kommittén vidare, att flitpenningar med 50 öre för enkel resa jämväl måtte kunna tilldelas öfvermaskinisten eller den maskinist, som upprätthölle hans tjänst.

I fråga om inkvarteringsförmånen för å ångfärjan anställda befattningshafvare, uttalar sig kommittén för, att ersättning för bostad och bränsle måtte tillkomma dem enligt de af kommittén beträffande öfriga befattningshafvare vid statens järnvägar förordade grunder. Jämlikt utredningen angående hyrespriser borde ifrågakommande ersättning i Malmö utgå med 35 procent af arfvodet, med iakttagande emellertid af det utaf kommittén föreslagna maximibelopp, hvilket vore beroende på storleken af den bostad, som ansåges böra ifrågakomma för vederbörande befattningshafvare.

Hvad angår nu ifrågavarande befattningshafvares ställning i förevarande afseende, håller kommittén före, att bostadens storlek borde beräknas, för befälhafvare till 5 rum och kök, för 1:e styrman och öfvermaskinist till 4 rum och kök, för 2:e styrmannen till 3 rum och kök, för 2:e maskinist, 3:e styrman och 3:e maskinist till 2 rum och kök samt för öfriga befattningshafvare till ett rum och kök. Efter denna beräkning skulle enligt förenämnda grunder ersättningen för bostad och bränsle utgöra, för befälhafvaren 1,200 kronor, för 1:e styrman och öfvermaskinist lägst 840 högst 900 kronor, för 2:e styrman lägst 630 högst 700 kronor, för 2:e maskinist 550 kronor, för 3:e styrman och 3:e maskinist lägst 420 högst 550 kronor, för förhandseldare, rorgångare och timmerman lägst 294 högst 350 kronor, för eldare lägst 273 högst 350 samt för matros lägst 252 högst 336 kronor.

Härigenom skulle hela den ordinarie kontanta aflöningen komma att utgöra, för befälhafvare lägst 5,400 högst 6,300 kronor, för 1:e styrman och öfvermaskinist lägst 3,240 högst 4,200 kronor, för 2:e styrman lägst 2,430 högst 3,400 kronor, för 2:e maskinist lägst 2,350, högst 3,250 kronor, för 3:e styrman och 3:e maskinist lägst 1,620, högst 2,350 kronor, för förhandseldare, rorgångare och timmerman lägst 1,134, högst 1,550 kronor, för eldare lägst 1,053, högst 1,370 kronor, samt för matros lägst 972 högst 1,296 kronor.

Utöfver förenämnda aflöningsförmåner borde enligt kommitténs mening ifrågavarande befattningshafvare fortfarande liksom hittills åtnjuta fri kost ombord.

Beträffande nämnda förmån anmärker kommittén, att i den af Riksdagen fastställda staten för ångfärjans personal bestämts, att omförmälda förmån skulle utgå enligt den för besättningar å svenska handelsfartyg fastställda spisordning. Enligt hvad kommittén inhämtat, tillämpades denna bestämmelse så, att innehafvaren af restaurationsrörelsen å ångfärjan tillförbundits att mot viss godtgörelse, beräknad olika efter vederbörande befattningshafvares olika tjänsteställning, tillhandahålla ångfärjans befäl och manskap vissa föreskrifna antal maträtter samt dryck till de särskilda måltiderna. Denna anordning vore icke, erinrar kommittén vidare, öfverensstämmande med den af Kungl. Maj:t den 17 april 1896 utfärdade förnyade spisordningen å svenska handelsfartyg men väl med gällande praxis i berörda afseende å svenska ångfartyg i kustfart. Spisordningen bestämde nämligen vissa kvantiteter af de för kosthållet ombord afsedda födoämnen, hvilka genom en af rederiet anställd kock tillagades, under det att å passagerarångfartyg i kustfart spisordningens

föreskrifter ansetts lämpligare uppfyllas på det sättet, att en af rederiet antagen restauratris förpliktades att mot viss ersättning hålla lämplig kost åt befäl och manskap.

Enligt kommitténs uppfattning borde syftet med ifrågavarande bestämmelse att bereda fri kost åt ångfärjans personal lämpligast vinnas genom bibehållande af ofvannämnda utaf järnvägsstyrelsen träffade anordning, och förordar kommittén sålunda, att fritt kosthåll måtte beredas samtliga befattningshafvare å ångfärjan i möjligaste mån i öfverensstämmelse med gällande praxis å svenska passagerarångfartyg i kustfart.

Kommittén erinrar i det följande, hurusom de af kommittén föreslagna arfvodesbelopp ansluta sig i viss mån till hvad som af kommittén föreslagits i fråga om aflöning för befattningshafvare i allmänhet vid statens järnvägar, men framhåller kommittén tillika, att någon full likställighet i afseende å det ordinarie arfvodet emellan ifrågavarande befattningshafvare och motsvarande befattningshafvare i öfrigt vid statens järnvägar icke låter sig genomföras på grund af den särställning ångfärjans personal intager, bland annat med hänsyn till den, på sätt ofvan nämnts, samma personal tillerkända förmånen af fri kost ombord.

På grund af nyssnämnda förhållande och då kommittén dessutom särskildt vid bestämmande af ordinarie arfvoden åt befattningshafvare, tillhörande nuvarande betjäningsgrad å ångfärjan, tagit hänsyn till dyrtidsförhållandet, borde enligt kommitténs mening ifrågavarande befattningshafvare icke komma i åtnjutande af det dyrtidsstillägg å 60 kronor, som enligt kommitténs förslag skulle tillkomma öfriga i Malmö placerade betjante vid statens järnvägar med arfvode af 1,500 kronor och därunder.

I enlighet med den för ångfärjan fastställda stat äro betjante å densamma berättigade att erhålla uniformspersedlar in natura enligt reglemente, som af järnvägsstyrelsen fastställles.

För vinnande af öfverensstämmelse härutinnan mellan ifrågavarande personal och öfriga betjante vid statens järnvägar uttalar sig kommittén för, att naturabeklädnaden måtte utbytas mot kontant ersättning af 120 kronor om året till 2:e och 3:e maskinist samt 3:e styrman och af 90 kronor om året till öfriga betjante å ångfärjan, hvilka senare dessutom borde erhålla för deras tjänstgöring erforderliga så kallade öfverdragskläder in natura.

Departements-
chefens
yttrande.

Hvad kommittén beträffande aflöningsvillkoren för ångfärjans personal föreslagit anser jag mig kunna till alla delar biträda.

Aflöningsreglementet.

Beträffande kommitténs förslag till aflöningsreglemente får jag, i den mån sådant icke skett i den föregående framställningen, redogöra för de viktigaste förändringarna i nu gällande bestämmelser, hvilka innefattas i sagda förslag. I öfrigt tillåter jag mig att hänvisa till kommitténs specialmotivering (sid. 316—338).

§ 1.

I första paragrafen af nu gällande aflöningsreglemente skiljes mellan *fast arfvode* och *arfvode efter klass*. Rörande innebörden af denna skillnad samt de skäl, som ansetts tala för bibehållande vid järnvägsförvaltningen af arfvoden efter klass för alla sådana slag af befattningar, i afseende å hvilka antalet befattningar synes kunna blifva föremål för jämförelsevis tätare växlingar år från år, får jag hänvisa till kommitténs redogörelse härför (sid. 316 och 317).

Hvad till en början angår den skillnad mellan nyssnämnda båda slag af arfvoden, som för närvarande råder därutinnan att, medan vid de fasta arfvodena finnas i aflöningsreglementet fastslagna särskilda regler för löneförhöjning i form af ålderstillägg, motsvarande stadganden därstädes saknas i fråga om arfvoden efter klass, så yttrar kommittén (sid. 318), att kommittén hyste så mycket mindre tvekan att föreslå införande i aflöningsreglementet af regler för aflöningsförhöjningar för *samtliga* befattningshafvare, som, enligt hvad inom kommittén upplysts, de af järnvägsstyrelsen utfärdade grunder för uppflyttning i löneklass så godt som utan undantag tillämpades, så till vida att en befattningshafvare, hvilken med godt vitsord tjänstgjort den tid, som enligt nämnda grunder erfordrades för uppflyttning i högre klass, också erhöle densamma. Vid sådant förhållande vore, anmärker kommittén, skillnaden i nu omhandlade afseende mellan fast arfvode och arfvode efter klass af mera formell än materiell natur; och kunde sålunda denna skillnad enligt kommitténs mening saklöst upphöra.

Vidkommande den i § 1 af gällande aflöningsreglemente angifna hufvudsakliga skillnaden mellan fasta arfvoden och arfvoden efter klass, nämligen att antalet af de förra bestämmes af Riksdagen, under det att Kungl. Maj:t fastställer antalet af de senare, finner kommittén de af 1893 års kommitté anförda och af 1897 års Riksdag godkända skäl (se sid. 316 i betänkandet) för att inom vissa gränser öfverlämna åt Kungl.

Maj:t att bestämma antalet befattningar vid statens järnvägar fortfarande äga full giltighet. Då emellertid denna omständighet enligt kommitténs åsikt icke utgjorde något skäl för att gifva en särskild benämning åt de arfvoden, hvilkas antal borde bestämmas af Kungl. Maj:t, har kommittén, med hänsyn jämväl till det ofvan omnämnda förslaget om upphäfvande af den principiella skillnaden i afseende å sättet för löneförhöjning mellan fasta arfvoden och arfvoden efter klass, funnit lämpligt att formulera § 1 i det nya aflöningsreglementet så, att någon skillnad mellan de för befattningshafvare vid statens järnvägar förekommande ordinarie arfvodenas natur icke vidare kommer till synes.

Enligt hvad kommittén i detta sammanhang påvisar, skulle enligt kommitténs förslag i detta afseende (i § 3 af aflöningsreglementet) gränsen för Kungl. Maj:ts rätt att bestämma antalet af en del befattningar bibehållas orubbad.

Beträffande det skäl, som jämväl anförts för bibehållande af klassarfvoden, nämligen angelägenheten däraf att åt Kungl. Maj:t lämnades friare händer i fråga om tilldelande af begynnelselöner och löneförhöjningar än som med ett system af uteslutande fixa arfvoden jämte efter bestämda år inträdande ålderstillägg vore möjligt, har kommittén, på sätt jag här nedan vidare skall påvisa, tillgodosett detta syfte genom stadgandet i § 4 mom. 4 i förslaget till aflöningsreglemente.

Bestämmelserna i andra stycket af § 1 afse arfvodets fördelning i lön och tjänstgöringspenningar. Kommittén erinrar (sid. 319) om de olikheter, som i berörda afseende för närvarande äro rådande mellan befattningshafvare i styrelsen och vid distrikten. Dessa olikheter berodde dels därpå att delningsgrunden vore olika, dels uppstode de därigenom att ålderstilläggen för befattningshafvare i styrelsen räknades till lönen, under det att de för befattningshafvare vid distrikten uppdelades i lön och tjänstgöringspenningar. Slutligen inverkade härvidlag den omständigheten, att på distrikten den del af aflöningsförmånerna, som utginge i form af inkvartering, räknades till lönen, under det att hela det ordinarie arfvodet för befattningshafvare i styrelsen och sålunda äfven den del däraf, som i någon mån afsåge att motsvara inkvarteringsförmånen för befattningshafvare å distrikten, blefve föremål för uppdelning i lön och tjänstgöringspenningar.

Med hänsyn till de olägenheter, som, på sätt kommittén i ett annat sammanhang (se betänkandet sid. 224—228) påvisat, uppstode genom de nu rådande olikheterna i aflöningsvillkor mellan befattningshafvare i styrelsen och på distrikten, har kommittén ansett sig böra affatta bestämmelserna i nu ifrågavarande afseende i § 1 så, att därigenom full

likställighet härutinnan åstadkommes bland personalen, oafsedt om den samma är anställd i styrelsen eller vid distrikten.

De olika grunder i fråga om uppdelningen, som i stadgandet komme till synes, hänförde sig sålunda, erinrar kommittén vidare, endast till arfvodenas olika belopp och anslöte sig i viss mån till hvad som härvidlag för närvarande vore gällande; dock med den väsentliga olikheten, hvad anginge de högre aflönade befattningshafvarna vid distrikten, att förhållandet mellan lön och tjänstgöringspenningar för dem ändrats i enlighet med hvad som för närvarande ägde rum i fråga om motsvarande befattningshafvare i styrelsen.

I likhet med kommittén finner jag ingen anledning numera förefinnas att bibehålla skillnaden mellan fast arvode och arvode efter klass, under förutsättning dock att, på sätt kommittén äfven i § 3 af förslaget till aflöningsreglemente ifrågasatt, gränsen för Kungl. Maj:ts rätt att bestämma antalet af en del befattningshafvare bibehålles orubbad.

Departements-
chefens
yttrande.

De af kommittén i andra stycket af § 1 föreslagna grunder för arfvodets uppdelning i lön och tjänstgöringspenningar anser jag mig böra godkänna. Enligt hvad jag förut antydtt, synas mig starka skäl tala för utjämnande utaf aflöningsförhållandena mellan personal i styrelsen och vid distrikten, och till detta syfte bidrager i sin mån förevarande bestämmelse.

§ 2.

Af skäl, som kommittén å sid. 320 i betänkandet närmare utvecklar, har kommittén funnit lämpligt att i aflöningsreglementet, med afskaffande af den nuvarande uppdelningen af personalen i tjänstemän och betjante medelst en gemensam benämning, nämligen *befattningshafvare*, angifva personalens tjänsteförhållande till statens järnvägar. Enligt kommitténs mening borde emellertid härigenom icke borttagas den nu rådande skillnaden i vissa afseenden mellan innehafvare af befattningar, för hvilka enligt § 50 i instruktionen ett visst kunskapsmått erfordrades (de nuvarande tjänstemännen), å ena, och sådana befattningshafvare, å hvilka dylika anspråk icke uppställdes, å den andra sidan.

För utmärkande af nämnda skiljaktighet, som jämväl berodde på de olikheter i såväl tjänstgörings- som ekonomiska förhållanden, hvilka gjorde sig gällande mellan befattningshafvare af hvardera kategorien och sålunda enligt kommitténs åsikt svårligen kunde upphävas, finner kommittén lämpligt begagna benämningarna *befattningshafvare af högre*

och lägre grad, af hvilka de förra skulle motsvara de nuvarande tjänstemännen.

Beträffande lönestaten för befattningshafvare vid distrikten erinrar kommittén, att i densamma icke kunnat, i likhet med hvad som skett i staten för befattningshafvare i styrelsen, angifvas det belopp, hvartill i förekommande fall ersättning för bostad och bränsle skulle uppgå för resp. befattningshafvare. Detta hade, förklarar kommittén, sin grund däri, att enligt kommitténs förslag maximibeloppet af nämnda ersättning vore beroende på storleken af den bostad, som ansåges böra tillkomma vederbörande, men härom tillkomme det för närvarande Kungl. Maj:t och järnvägsstyrelsen att besluta; och i detta förhållande hade kommittén icke ansett sig böra föreslå någon ändring. Kommittén, som emellertid i sammanhang med behandlingen af frågan om inkvarteringsförmånen för befattningshafvare å distrikten uttalat sig rörande bostadens storlek för samtliga dessa befattningshafvare, hänvisar i berörda afseende till en i öfverensstämmelse härmed genom kommitténs försorg upprättad, såsom bil. H till betänkandet fogade tablå, utvisande, bland annat, sammanlagda beloppet af arfvodet samt ersättningen för bostad och bränsle för befattningshafvare i olika lönegrader och å olika orter, sådan kommittén tänkt sig nämnda ersättning.

§ 4.

Denna paragraf innehåller reglerna för arfvodesförhöjning och motsvaras i nuvarande aflöningsreglemente af dels § 3, i hvad densamma handlar om ålderstillägg, och dels § 6.

De stadganden, som af kommittén här föreslagits, afse att vinna en viss likformighet i aflöningsförhöjning för samtliga befattningshafvare. På sätt förut framhållits, har kommittén för vinnande af större enkelhet och likformighet förordat antagande af ett konsekvent genomfördt system med treårsperioder mellan samtliga arfvodesförhöjningar för befattningshafvare af såväl lägre som högre grad. Då kommittén i sammanhang härmed ansett de nuvarande benämningarna *ålderstillägg* för höjning af fast arfvode och *uppflyttning i löneklass* för klassarfvodesförhöjning böra inom alla grader utbytas mot benämningen arfvodesförhöjning, har kommittén kunnat gifva stadgandet i förevarande paragraf om sådan förhöjning den generella affattning förslaget angifver.

Beträffande förhöjningarnas belopp hafva de öfver begynnelsearvodena förekommande arfvoden bestämts efter en förhöjning för hvarje gång af 60 kronor för befattningshafvare inom stationskarlsgruppen, 120

kronor för andra befattningshafvare med begynnelsearfvode under 1,200 kronor samt 300 kronor för befattningshafvare i öfrigt.

Medan enligt nu gällande bestämmelser ålderstillägg för befattningshafvare med fast arfvode ej får tillträdas förrän vid början af kalenderåret näst efter det, hvarunder den stadgade tjänsteåldern blifvit uppnådd, förordar kommittén nu, att kalenderkvartalet skulle i detta afseende vara bestämmande för en hvar befattningshafvare.

I fråga om befattningshafvare inom högre lönegrader innefatta de af kommittén föreslagna regler för löneförhöjning en afvikelse från hvad i sådant afseende är gällande icke blott vid statens järnvägar utan äfven vid de flesta andra verk. Skillnaden består däruti, att, medan för närvarande för de befattningshafvare, hvarom nu är fråga, ålderstillägg i regeln äro två, hvarterda å 500 kronor, hvilka inträda med fem års mellanrum, så att högsta arfvodet erhålles efter 10 år, skulle enligt kommitténs förslag löneförhöjningarnas antal blifva, tre, därvid slutaflöningen med tillämpning af regeln angående treårsperioder mellan uppflyttningarna skulle uppnås efter 9 år.

Kommittén har (å sid. 234 och följande) närmare utvecklat de fördelar, som enligt kommitténs mening, hvad särskildt angår befattningshafvare af högre grad eller de nuvarande tjänstemännen, vore förenade med det af kommittén förordade systemet med en städse återkommande skillnad af 300 kronor mellan ett arfvode och det därpå följande skulle medföra; och tillåter jag mig hänvisa till hvad kommittén härutinnan yttrat.

Hvad angår befattningshafvare af lägre grad, kan det, enligt hvad kommittén anmärker (sid. 325), på grund af de för dem växlande arfvodesförhöjningarna af 300, 120 eller 60 kronor ofta inträffa, att vid öfvergång till annan befattning det förut innehafda arfvodet icke återfinnes i denna befattning. För sådant fall har, i enlighet med hvad som tillämpas vid de preussiska statsbanorna, kommittén ansett skäligt, att vederbörande tilldelas det närmast högre i befattningen förekommande arfvode. Sålunda skulle exempelvis en stationskarl med arfvode af 960 kronor vid befordran till stationsförman, konduktör eller kontorsbiträde erhålla 1,020 kronor.

På grund af det anförda hafva de nuvarande bestämmelserna uti berörda hänseende af kommittén ersatts med det generella stadgandet om rätt för en hvar förflyttad att erhålla minst det förut innehafda arfvodet men, där icke sådant men väl högre arfvode i den nya befattningen återfinnes, det närmast högre i denna.

Till förebyggande emellertid af en del utaf kommittén (sid. 326) påvisade oegentligheter, som i några fall skulle inträda vid tillämpning af nyssnämnda generella stadgande, har vid mom. 3, andra punkten, fogats särskilda bestämmelser, innefattande undantag från ifrågavarande generella regel.

Från synpunkten af vinnande af likformighet i aflöningsvillkor har kommittén jämväl föreslagit rätt för en hvar befattningshafvare till arfvodesförhöjning efter den tid, han innehaft vederbörande arfvode, oafsedt hvilken befattning han därunder bestridt.

Genom detta stadgande afser kommittén att råda bot för åtskilliga af kommittén (å sid. 327) närmare angifna missförhållanden, som enligt nu gällande stadganden kunna uppkomma vid befordran till högre tjänst.

Såsom förut blifvit antydt, har i 4 mom. af ifrågavarande paragraf intagits ett stadgande, som i öfverensstämmelse med principen om klassarfvoden afser att lämna Kungl. Maj:t friare händer i fråga om tilldelande af begynnelselöner och löneförhöjningar än som med ett system af uteslutande fixa arfvoden jämte efter bestämda år inträdande ålders-tillägg vore möjligt. Enligt kommitténs förslag skulle emellertid den Kungl. Maj:t ifråga om befattningshafvare med klassarfvoden redan nu tillkommande rätten uti ifrågavarande afseende utsträckas att gälla samtliga befattningshafvare.

Därjämte har, i öfverensstämmelse med hvad för närvarande äger rum beträffande befattningshafvare med arfvode efter klass, medgifvits rätt för järnvägsstyrelsen att, där den för året fastställda arfvodesstaten sådant medgifver, tilldela högre arfvode än begynnelsearfvode åt tjänstehafvare med lägsta arfvode af 2,400 kronor och därunder, hvilka motsvara nyssnämnda befattningshafvare.

Departements-
chefens
yttrande.

De af kommittén föreslagna regler för arfvodesförhöjning synas mig vara ägnade att förenkla aflöningsförhållandena vid statens järnvägar och att förebygga en del oegentligheter, som, enligt hvad kommittén påvisat (sid. 327), äro förbundna med det nuvarande systemet i förevarande afseende; och finner jag mig alltså kunna i allt väsentligt godkänna desamma.

Till en början får jag emellertid påpeka, att mitt förslag att för vissa befattningshafvare, tillhörande den s. k. stationskarlsgruppen, förkorta den tid, inom hvilken högsta arfvodet erhålles, föranleder en modifikation i den af kommittén beträffande arfvodesförhöjning inom nämnda grupp antagna generella regeln, att dylik förhöjning skulle ske med 60

kronor för hvarje gång. Enligt mitt förslag skulle nämligen arfvodesförhöjning sista gången ske med 120 kronor.

I fråga om kommitténs förslag att kalenderkvartalet skulle blifva bestämmande för rätten att beräkna arfvodesförhöjning tillåter jag mig erinra därom, att kommitterade för afgifvande af yttrande och förslag i fråga om förändrad organisation af telegrafstyrelsen m. m. i sitt betänkande ifrågasatt, att uppflyttning i högre löneklass skulle ske vid början af månaden näst efter den, hvarunder den stadgade tjänsteåldern blifvit uppnådd.

Lika litet som jag i fråga om telegrafverkets personal ansett mig böra förorda ett dylikt undantag från den allmänt tillämpade regeln om aflöningsförhöjning endast vid början af hvarje kalenderår, finner jag skäl föreligga för införande i aflöningsreglementet för statens järnvägars personal af ett allmänt stadgande i den riktning, kommittén föreslagit.

Det af kommittén i 4 mom. af ifrågavarande paragraf intagna stadgande om rätt för Kungl. Maj:t att i särskilda fall medgifva en högre begynnelselön och snabbare uppflyttning än enligt normala regler, hvilket stadgande afser att bereda möjlighet att åt verket förvärfva eller inom verket bibehålla särskildt lämpliga personer, finner jag vara öfverensstämmande med järnvägsförvaltningens egenskap att vara ett affärsverk; och får jag alltså förorda godkännande af detsamma. En liknande bestämmelse förekommer ock i förslaget till aflöningsreglemente för tjänstemän vid telegrafverket.

Ur enahanda synpunkt synes det ej heller böra ifrågasättas att inskränka den järnvägsstyrelsen redan nu tillkommande rätten att med viss begränsning och under förutsättning att den för året fastställda arfvodesstaten sådant medgifver tilldela högre arfvode åt personal i lägre aflöningsgrader.

Jag tillåter mig här anföra hvad kommittén (sid. 328) yttrat i berörda afseende:

»Då det nu gäller att åt statens järnvägar gifva en affärsmässig förvaltning, bör järnvägsstyrelsens händer uppenbarligen icke bindas hårdare än för närvarande i fråga om möjligheten att, när omständigheterna undantagsvis därtill föranleda, lämna nytillträdande befattningshafvare med nyssnämnda begränsning högre aflöning än minimilönen. Jämte den i § 3 för Kungl. Maj:t bibehållna rätten att bestämma antalet af de arfvoden, som motsvara de nuvarande klassarfvodena, skulle detta blifva den enda återstoden af klassarfvodenas ursprungliga egenskap af rörlighet och anpassning efter de växlande förhållandena. Den

vanligaste anledningen blefve nog, att någon kommit att stå kvar i extra tjänst så länge, att det lägsta ordinarie arfvodet icke blefve tillräckligt för hans aflönande. Men det bör ock, enligt kommitténs mening, hållas öppet för järnvägsstyrelsen att kunna genom en något bättre begynnelselön än det lägsta fastställda arfvodet lämna godtgörelse för en grundligare fackutbildning än det stadgade minimum.»

§ 5.

Denna paragraf innehåller bestämmelser huru med aflöningen skall förfaras, då en befattningshafvare af en eller annan anledning icke tjänstgör. Äfven beträffande bestämmelserna om arfvodesafdrag under nyssnämnda förhållanden har kommittén (sid. 329) uttalat sig för att större likformighet beträffande hela statsbanepersonalen måtte införas.

För närvarande gäller vid ledighet på grund af sjukdom, att fullt arfvode d. v. s. både lön och tjänstgöringspenningar kan tillkomma en distriktstjänsteman i 60 dagar och en betjänt vid distrikten i 45 dagar under loppet af samma kalenderår, under det att en tjänsteman i styrelsen är skyldig att redan första dagen, han är frånvarande under sjukdom, afstå sina tjänstgöringspenningar. Å andra sidan kan en befattningshafvare vid distrikten förpliktas att vid tjänstledighet på grund af sjukdom efter viss tid afstå så mycket af lönen, som för tjänstens förrättande erfordras eller eljest pröfvas skäligt, medan åter en tjänsteman i styrelsen, som af sjukdom hindras att förrätta sin tjänst, under alla omständigheter äger uppbära lönen.

Enligt kommitténs förslag skulle nu samtliga befattningshafvare *dels* kunna under ledighet för sjukdom eller svag hälsas vårdande tillerkännas fullt arfvode för en tid af högst 45 dagar under ett och samma kalenderår *dels ock* vid hinder på grund af sjukdom att förrätta sin tjänst äga uppbära hela lönen.

Till nämnda stadgande har kommittén emellertid fogat den bestämmelsen att, om en befattningshafvare åtnjutit såväl semester eller ledighet för enskilda angelägenheter som ledighet för sjukdom eller svag hälsas vårdande, finge dock sammanlagda antalet dagar, för hvilka befattningshafvare under nämnda förhållanden ägde uppbära fullt arfvode, aldrig öfverstiga 45 dagar, för år räknadt.

Beträffande stadgandet om tillgodonjutande af fullt arfvode under resp. 45, 30 och 15 dagar vid semester och tjänstledighet för enskilda

angelägenheter hade, anmärker kommittén, grupperingen af personalen skett med anslutning till nuvarande tidsbestämmelser i detta afseende.

Genom de af kommittén föreslagna regler angående aflöningsförhållanden under sjukdom eller ledighet af annan anledning skulle befattningshafvare i styrelsen uppenbarligen blifva gynnsammare ställda än andra tjänstehafvare i de centrala verken.

Departements-
chefens
yttrande.

Detta gäller dock hufudsakligen de befattningshafvare i styrelsen, hvilka åtnjuta semester i högst 30 dagar. För dem åter, för hvilka semester är bestämd till 45 dagar, skulle kommitténs förslag icke innebära någon afsevärd utsträckning af nu gällande rätt till åtnjutande af fullt arvode under ledighet, eftersom tiden härför under alla omständigheter icke skulle öfverstiga 45 dagar.

Då den af kommittén ifrågasatta förmånen, att vid sjukdom under viss tid uppbära full aflöning redan nu förefinnes för den vida öfvervägande delen af järnvägspersonalen nämligen samtliga befattningshafvare vid distrikten och detta, hvad tjänstemännen beträffar, i ännu högre grad än hvad kommitténs förslag innefattar, samt detta alltså skulle medföra en, såsom förut framhållits, ur flera synpunkter önskvärd utjämning af aflöningsförhållandena mellan personalen vid linjen och i styrelsen, föranlåtes jag att biträda hvad kommittén i förevarande afseende och jämväl i öfrigt i § 5 föreslagit.

§ 6.

I öfverensstämmelse med hvad i nu gällande aflöningsreglementen för tjänstemän och betjante vid post- och telegrafverken den 6 juni 1902 är stadgadt, har kommittén i denna paragraf intagit bestämmelse att den, som på förordnande förvaltar ledig tjänst, skall under tiden åtnjuta de med densamma förenade aflöningsförmåner.

Beträffande det stadgande rörande vikariatsersättning i öfrigt, som förekommer i denna paragraf, erinrar kommittén (sid. 330 och följ.), hurusom det nuvarande systemet med dess i ett flertal fall oproportionerligt växlande skillnad mellan lön och tjänstgöringspenningar ofta medfört, att ersättningar för uppehållande af tjänst i de högre graderna utgått med vida lägre belopp än för uppehållande af lägre tjänst. Det hade nu ansetts önskligt, yttrar kommittén, att för vanliga fall — då fråga ej vore om vikariat under sådana förhållanden, att antingen den,

hvilken tjänst uppehöles, vore pliktig afstå lön eller del däraf, eller, såsom inom järnvägsstaten med dess egenartade verksamhet icke så sällan förekomme, vikarien ansåges böra tillgodonjuta resekostnads- och traktamentsersättning enligt därom gällande bestämmelser — uttryckliga föreskrifter måtte intagas i aflöningsreglementet rörande de grunder, hvarefter vikariatsersättning borde utgå. Med hänsyn därtill att för hvarje i en befattning ifrågakommande arfvode enligt kommitténs förslag uppdelning skulle ske i lön och tjänstgöringspenningar, hade därvid icke ansetts rättvist, att denna ersättnings storlek gjordes beroende af det högre eller lägre arfvode och sålunda äfven de högre eller lägre tjänstgöringspenningar, som, å ena sidan, den, hvilken tjänst uppehöles, och, å den andra, den vikarierande innehade, utan hade den särskilda ersättningen för uppehållande af annan befattning satts i förhållande till skillnaden mellan tjänstgöringspenningarna i lägsta lönegraden för de resp. båda tjänsterna. Sådan grund vore redan tillämpad af järnvägsstyrelsen i de fall, då vikariatsersättning för distriktets personal ansåges böra ifrågakomma. Hvad anginge dylik ersättning för nämnda personal, borde, i likhet med hvad nu äger rum, öfverlämnas åt järnvägsstyrelsen att därom besluta.

Departements-
chefens
yttrande.

Hvad kommittén i denna paragraf föreslagit har jag ansett mig kunna biträda.

§ 7.

I fråga om de i denna paragraf införda bestämmelser om allmänna villkor för åtnjutande af de med vederbörande befattning förenade aflöningsförmåner anmärker kommittén, att de i hufvudsak äro hämtade från det af 1902 års löneregleringskommitté afgifna underdåniga betänkande rörande allmänna förutsättningar och grunder för en reglering af löneförhållanden m. m. inom de centrala ämbetsverken. Kommittén har dock, på sätt å sid. 331 och 332 angifves, ansett sig böra för statsbanepersonalens vidkommande föreslå en del afvikelser i fråga om berörda villkor.

Hvad särskildt angår skyldighet för befattningshafvare att afgå ur tjänsten, erinrar kommittén i detta sammanhang om följande bestämmelser härom i § 57 af gällande instruktion, nämligen:

att tjänsteman eller betjänt är förpliktad att, då han fyllt 65 år samt uppnått sådan tjänsteålder, att han enligt reglementet för statens järnvägstrafiks pensionsinrättning är på grund af antalet sammanräk-

nade lefnads- och tjänstar berättigad till pension från nämnda inrättning, från tjänsten afgå, Kungl. Maj:t eller, där Kungl. Maj:t ej tillsatt befattningen, järnvägsstyrelsen dock obetaget att låta med afskedet anstå, därest och så länge han pröfvas kunna på ett tillfredsställande sätt gagna det allmänna och kan finnas villig kvarstå; samt

att tjänsteman eller betjänt, som på grund af antalet sammanräknade lefnads- och tjänstar är berättigad till pension från statens järnvägstrafiks pensionsinrättning, men ännu ej uppnått den i föregående stycke omnämnda lefnadsålder, må kunna, därest så finnes för tjänsten fördelaktigt, af Kungl. Maj:t eller, där Kungl. Maj:t ej tillsatt befattningen, af järnvägsstyrelsen entledigas.

Kommittén framhåller, hursom häraf framgår, att skyldigheten för befattningshafvare vid statens järnvägar att från tjänsten afgå är beroende icke blott på viss uppnådd lefnadsålder utan äfven därpå, att de i pensionsreglementet stadgade villkor för erhållande af ålderspension blifvit uppfyllda. Detta reglemente fastställes af Kungl. Maj:t, som sålunda jämväl äger att bestämma rörande pensionsvillkoren. Härvid borde dock, säger kommittén, anmärkas, att om, såsom antagligt vore, fråga uppstode om beviljande af ökad bidrag från statens sida till pensionsinrättningen, Riksdagen ägde tillfälle att, såsom ock ägde rum år 1882, då statsbidraget höjdes, göra sin mening gällande i fråga om villkoren för pensioneringen. I detta sammanhang erinrar kommittén ock, att den af Kungl. Maj:t den 6 november 1903 tillsatta kommitté för afgifvande af förslag till de ändrade bestämmelser, som borde meddelas för att pensioneringen af tjänstemän och betjante vid statens järnvägar måtte blifva på lämpligt och betryggande sätt anordnad, i sitt den 26 juli 1905 i ämnet afgifna underdåniga betänkande föreslagit, att blifvande bestämmelser angående pensionering af statens järnvägars personal skulle erhålla karaktären af lag.

Kommittén har i denna paragraf, bland annat, intagit bestämmelse i fråga om befattningshafvares rätt att förskaffa sig extra inkomster. Denna bestämmelse är strängare formulerad än motsvarande föreskrift i fråga om andra statstjänare, för hvilka vid innevarande års Riksdag förslag till löneroglering blifvit framlagda. Då emellertid ingen anledning synes mig föreligga till en dylik olikhet, finner jag mig böra föreslå, att paragrafen i denna del bringas i öfverensstämmelse med hvad i berörda afseende ifrågasatts för nyssnämnda statstjänare.

Vidare har kommittén bland villkoren för åtnjutande af aflöningsförmåner enligt den nya lönestaten upptagit en föreskrift, som återfinnes

Departements-
chefens
yttrande.

uti de under senare åren genomförda löneregleringar för särskilda kategorier af statstjänare, nämligen att befattningshafvare skall vara skyldig att underkasta sig de förändrade bestämmelser i fråga om pension, som kunna varda stadgade.

I sitt underdåniga utlåtande öfver kommittéförslaget har järnvägsstyrelsen berört denna fråga samt uttalat sig för införande af en dylik föreskrift i aflöningsreglementet. Det torde nämligen, yttrar styrelsen, näppeligen kunna antagas, att staten åtog sig att till statens järnvägstrafiks pensionsinrättning lämna så stort bidrag, som kunde blifva erforderligt för att nu gällande bestämmelser rörande rätt till pension äfven med de föreslagna högre aflöningarna skulle kunna bibehållas oförändrade. Att ifrågavarande stadgade icke skulle hafva någon som helst inverkan på frågan huruvida staten vore skyldig att ansvara för den brist, som för närvarande funnes i pensionsinrättningen, funne styrelsen emellertid uppenbart.

Genom öfvergången på ny stat borde enligt styrelsens uppfattning befattningshafvare icke lida någon som helst försämring i sina nuvarande pensionsförmåner, och hemställer förty styrelsen, att efter orden: »dels ock de förändrade bestämmelser i fråga om pension, som kunna varda stadgade» måtte fogas följande bestämmelse: »dock att befattningshafvare icke må genom öfvergången på ny stat lida försämring i pensionsförmånerna enligt de aflönings- och pensionsbestämmelser, som äro gällande vid detta aflöningsreglementes trädande i kraft».

En från detta styrelsens uttalande afvikande mening har omfattats utaf två af styrelsens ledamöter, öfverdirektören Björklund och adjungerade ledamoten Lundberg, hvilka, under anslutning i öfrigt till den af majoriteten inom styrelsen hyllade åsikt, funnit något giltigt skäl icke kunna åberopas för att för statens järnvägars personal uti ifrågavarande hänseende föreslå någon annan bestämmelse än som plägade meddelas för andra statens tjänare.

Nu ifrågavarande bestämmelse angående skyldighet för befattningshafvare att underkasta sig förändring i pensionsvillkor synes hafva väckt mycken oro bland personalen. Sålunda förekomma i en hel del af de i anledning af kommitténs löneförslag ingifna petitioner uttalanden i enahanda riktning, som finnes angifven uti en af en kommittéledamot afgifven reservation, nämligen att lönefrågans lösning icke borde ställas i något samband med pensionsförhållandena.

Nämnda önskemål har uti en till Kungl. Maj:t ingifven skrift från fullmäktige för delägarna i statens järnvägstrafiks pensionsinrättning utmyunat i en hemställan att ur det aflöningsreglemente för befattningshafvare vid

statens järnvägar, som komme att framläggas för Riksdagen, måtte utslutas ifrågarande af kommittén i § 7, mom. 1, andra stycket, intagna föreskrift.

Förklaringen till personalens ståndpunkt i berörda afseende synes ligga uti en farhåga, att de nuvarande pensionsvillkoren skulle komma att försämrast. Enligt hvad jag i ett annat sammanhang kommer att närmare beröra, förefinnes nämligen enligt verkställd utredning i pensionsinrättningen en betydande brist, uppgående vid ingången af år 1904 till öfver 37,000,000 kronor. För täckande af denna brist har en af Kungl. Maj:t den 6 november 1903 tillsatt kommitté föreslagit åtskilliga förändrade anordningar. De viktigaste bland dessa äro: betydlig ökning af det till pensionsinrättningen utgående statsbidraget, höjning af pensionsåldern och slutligen nedsättning af pensionerna för särskildt de högre aflönade befattningshafvarna. Beträffande de två sistnämnda förändringarna ansåg kommittén, att nuvarande delägare i pensionsinrättningen, som underkastade sig den föreslagna höjningen af pensionsåldern, icke skulle lida minskning i fråga om pensionernas belopp.

Med hänsyn till, å ena sidan, den stora brist, som på sätt ofvan nämnts, förefinnes i pensionsinrättningen, och, å den andra, de afsevärda ökningar i de ordinarie arfvodena för statens järnvägars personal, som det föreliggande löneförslaget skulle komma att medföra, finner jag i likhet med järnvägsstyrelsen det icke gärna kunna ifrågasättas, att nu gällande pensionsbestämmelser skulle, äfven med de föreslagna högre aflöningarna bibehållas oförändrade. Men vid sådant förhållande lär det icke kunna undvikas, att en föreskrift af ofvan omförmälda innebörd meddelas.

Ehuru jag beträffande spörsmålet, huruvida en dylik föreskrift skulle äga inverkan på frågan om statens skyldighet att ansvara för bristen i pensionsinrättningen, är böjd för att ansluta mig till den af styrelsen härutinnan uttalade uppfattning, finner jag mig dock ej kunna dela styrelsens åsikt om lämpligheten af ett tillägg till meranämnda föreskrift af det innehåll styrelsen föreslår. Någon giltig anledning att beträffande statens järnvägars personal göra ett undantag från hvad i förevarande afseende plägar stadgas vid löneregleringar för andra statstjänare synes mig icke föreligga.

Härmed vill jag emellertid icke hafva sagdt, att jag hyser någon tvekan rörande billigheten däraf, att den nuvarande personalen bibehålles vid sin rätt att erhålla pensioner till minst samma belopp som dem, hvilka utgå jämlikt nu gällande aflönings- och pensionsbestämmelser.

För att göra ett slut på det ovisshetens tillstånd, hvari personalen befinner sig med anledning däraf att den viktiga pensionsfrågan ännu icke vunnit sin lösning, tillåter jag mig i detta sammanhang förorda, att omedelbart efter löneregleringens genomförande åtgärder måtte vidtagas för att förslag i ämnet måtte kunna framläggas för nästkommande års Riksdag.

Öfvergångsbestämmelser.

Under förutsättning att en lönereglering för statens järnvägars personal under innevarande år kommer till stånd i hufvudsaklig öfverensstämmelse med kommitténs förslag, samt den nya lönestaten i dess helhet vid sådant förhållande kan antagas träda i gällande kraft den 1 januari 1908, vore, anmärker kommittén, särskilda öfvergångsbestämmelser erforderliga. Under erinran därom att, enligt hvad som skedde vid 1897 års lönereglering, *åt Kungl. Maj:t* borde lämnas att utfärda detaljerade föreskrifter i berörda afseende, har kommittén ansett sig böra angifva några hufvudsakliga grundsatser, hvilka enligt kommitténs mening borde vid ifrågavarande öfvergång vinna tillämpning.

Öfvergång på den nya lönestaten.

Jag anför här de af kommittén föreslagna regler, hvilka skulle tillämpas i förevarande afseende, därvid jag i fråga om motiveringen till kommitténs förslag härutinnan inskränker mig till att hänvisa till betänkandet, sid. 339—344.

Kommittén föreslår:

att de nya aflöningsbestämmelserna måtte omedelbart efter deras trädande i kraft varda i sin helhet gällande för samtliga ordinarie befattningshafvare vid statens järnvägar så, som om bestämmelserna varit tillämpade under hvars och ens hela ordinarie tjänstetid;

att ingen befattningshafvare måtte genom tillämpningen af kommitténs löneförslag i dess helhet vid öfvergång till den nya staten lida minskning i den sammanlagda löneinkomst, öfvertidsersättning dock undantagen, han enligt nu gällande bestämmelser skulle hafva innehaft vid

öfvergången under förutsättning jämväl, att dyrtidstillägg samt tillfälligt lönetillägg jämlikt de senast af 1906 års Riksdag fastställda grunder fortfarande skulle utgå;

att godtgörelse för minskad löneinkomst måtte utgå i form af personligt lönetillägg, att af befattningshafvare tillgodonjutas intill dess han vare sig genom aflöningsförhöjning i samma tjänst eller genom förflyttning till annan befattning eller ort erhöle en löneinkomst, som minst uppginge till den, han enligt gällande aflöningsregler skulle hafva innehaft vid öfvergången;

att till grund för beräkning häraf vid själfva öfvergången den 1 januari 1908 måtte läggas sammanlagda beloppet af dels det ordinarie arfvode jämte öfriga enligt nu gällande aflöningsreglemente befattningshafvare tillkommande löneförmåner — med undantag af felräkningspenningar — öfvensom dyrtidstillägg och tillfälligt lönetillägg, som skulle hafva utgått till honom vid öfvergången, dels ock de extra inkomster, felräkningspenningar, provision å godsnotiser och å fraktkredit, han eller tidigare innehafvare af tjänsten åtnjutit under år 1906;

att såsom villkor för nyssnämnda extra inkomsters medtagande i beräkningen måtte gälla, att vederbörande befattningshafvare efter öfvergången kvarstode i samma befattning och å samma station som vid öfvergången och dessutom i fråga om provision å fraktkredit, att ersättningen för mistad dylik provision icke finge öfverstiga ¹/₂ procent å den frakt, som under året efter åtnjuten fraktkredit vid stationen influtit;

att under alla omständigheter vagnsmörjare, som blifvit ordinarie före den 1 april 1898, måtte bibehålla till dem nu utgående godtgörelse för mistade milpenningar, samt att i fråga om de vagnsmörjare, som blefve stationära i sammanhang med ifrågavarande lönereglering, hänsyn måtte vid bestämmande af ofvan nämnda personliga lönetillägg tagas till beloppet af dem under år 1907 tillkommande milpenningar;

att för kvinnlig kontorsskrifvare å mil- och kontrollkontoren, som enligt äldre stat än den nuvarande åtnjöte i arfvode 1,800 kronor, måtte vid öfvergång på ny stat, så länge hon utan att vara berättigad till full pension

kvarstode i tjänsten, det personliga lönetillägget utgöra 300 kronor om året;

att, om hufvudkassören i styrelsen öfverginge på ny stat, han måtte personligen bibehålla sin rätt till semester i en och en half månad;

att anmälan om kvarstående på gammal stat borde för att vinna afseende ske före den 1 maj 1908;

att äfven den personal vid distrikten, som kvarstode på gammal stat, finge tillgodonjuta ersättning för bostad och bränsle enligt kommitténs förslag; samt

att gift kvinna, som nu innehade ordinarie befattning, icke borde tillåtas att öfvergå på ny stat.

Aflöningsförhållanden under år 1907.

Såsom jag förut haft tillfälle att framhålla, har i det åt kommittén lämnade uppdrag ingått icke blott att framlägga förslag till lönereglering, afsedt att träda i kraft från och med år 1908, utan äfven att upprätta ett löneförslag för år 1907.

Det af dåvarande chefen för civildepartementet vid kommitténs tillsättande angifna syftet med sistnämnda löneförslag, nämligen att personalen i så stor utstäckning som möjligt måtte redan för år 1907 erhålla förbättrade aflöningsvillkor i hufvudsaklig anslutning till de nya lönestater, som kunde fastställas att från och med år 1908 vinna tillämpning, anser kommittén lämpligast vinnas på det sättet,

att personalen under år 1907 tillerkändes ett personligt lönetillägg, motsvarande skillnaden mellan de aflöningsförmåner, som enligt gällande bestämmelser tillkomme vederbörande befattningshafvare, å ena, samt den aflöning, som befattningshafvaren vid samma tidpunkt skulle hafva åtnjutit, därest de nya aflöningsbestämmelserna varit i sin helhet gällande under hela hans ordinarie tjänstetid, å andra sidan, med iakttagande därvid af de här ofvan beträffande öfvergång på ny stat föreslagna regler till förebyggande däraf, att någon komme att lida minskning i innehafvande löneinkomst.

I fråga om löneförhållandena under år 1907 har kommittén vidare anmärkt, att tvekan kunde uppstå, huruvida och i hvad mån redan under nämnda år tillämpning borde äga rum af kommitténs förslag till uppdelning af vissa grupper af befattningshafvare. Då emellertid dessa omgrupperingar inginge såsom ett viktigt moment i kommitténs löne-regleringsförslag och i en del fall innebure den hufvudsakliga löneförbättringen för innehafvare af de befattningar, som af förändringarna berördes, uttalar sig kommittén för,

att de befattningshafvare, som redan nu utförde de sysslor, som enligt kommitténs förslag tillkomme vissa nya befattningar, måtte i så stor utsträckning som möjligt blifva under år 1907 genom lönetillägg i erforderlig mån tilldelade de aflöningar, som af kommittén föreslagits för sistnämnda befattningar.

Denna regel borde dock, enligt kommitténs mening, icke tillämpas i de fall, då en befattningshafvares tjänstgöring i sådan egenskap, som skulle tillkomma en af kommittén föreslagen ny befattning, berodde mera på tillfälliga omständigheter än på något urval, och det sålunda icke med större sannolikhet kunde antagas, att vederbörande vid den definitiva regleringen år 1908 komme att tilldelas den nya befattningen. I denna riktning hade kommittén redan uttalat sig beträffande de nya ban- och maskiningenjörss- samt trafikinspektörsbefattningarna af 1:a klass. Detsamma skulle äfven gälla förste bokhållare- och förste telegrafistbefattningar, banmästarbefattningar af 1:a klass, stationsmästarbefattningar å bangård, förrådsmästar- och stallförmansbefattningar. Däremot syntes kommittén intet hinder föreligga, att, därest kommitténs förslag till uppflyttning i en högre aflöningsgrupp af sådana befattningar, som vore ensamma i sitt slag, vunne bifall, tilldela vederbörande befattningshafvare redan under år 1907 den föreslagna högre aflöningen. Detta skulle gälla revisors- och ombudsmannabefattningarna, därvid dock kommittén anmärker, att förslaget i fråga om den senare befattningen syntes komma att sakna praktisk betydelse, eftersom befattningens ordinarie innehafvare för upprätthållande af annan tjänst sedan längre tid åtnjöte tjänstledighet mot afstående af samtliga löneförmåner, samt ställföreträdaren uppbure aflöning i ordinarie befattning, som af kommittén blifvit likställd i aflöningshänseende med ombudsmannabefattningen. Beträffande de befattningar, som antingen af kommittén gifvits nya benämningar, såsom t. ex. maskin- och pannskötare i stället för nuvarande

maskinister samt vagn- och stallkarlar i stället för lokomotiv- och vagnputsare, pumpare och kolvakter, eller ock såsom själfständiga befattningar ur staten uteslutits, t. ex. portvakter å annan station än af 1:a klass samt vagnsmörjare, borde dessa enligt kommitténs mening i allmänhet tilldelas, i förra fallet de nya befattningarnas aflöningar och i det senare aflöningarna för de befattningar, till hvilka de enligt kommitténs förslag borde hänföras.

I anslutning till hvad kommittén sålunda och förut i ämnet uttalat, föreslår kommittén, beträffande aflöningsförhållandena under år 1907 för innehafvare af befattningar, som enligt kommitténs förslag blifva föremål för omreglering:

att innehafvare af revisors- och ombudsmannabefattningarna i styrelsen måtte tilldelas de för dessa befattningar föreslagna aflöningar;

att öfverkonduktörer och konduktörer, som enligt uppgjord turlista göra ständig tjänst såsom tågförare (1:e konduktörer) måtte tilldelas aflöning som tågmästare med genomgående tjänstårsberäkning;

att öfriga konduktörer måtte erhålla den af kommittén föreslagna konduktörsaflöningen med genomgående tjänstårsberäkning samt eventuellt tilldelas personligt lönetillägg allt enligt förut angifna grunder;

att packmästare måtte tilldelas de nya konduktörsaflöningarna med genomgående tjänstårsberäkning;

att de såsom trädgårdsmästare tjänstgörande öfverbanmästarna måtte tilldelas aflöning såsom trädgårdsmästare, likaledes med genomgående tjänstårsberäkning;

att materialvakter måtte erhålla aflöning såsom förrådsförmän samt tilldelas eventuellt personligt lönetillägg;

att nuvarande maskinister måtte erhålla aflöning såsom maskin- och pannskötare samt tilldelas eventuellt personligt lönetillägg;

att vagnsmörjare måtte erhålla aflöning såsom vagn- och stallkarlar;

att lokomotivputsare, vagnputsare, pumpare och kolvakter måtte erhålla aflöning såsom vagn- och stallkarlar; samt

att portvakter å station af annan klass än 1:a måtte erhålla aflöning såsom stationskarlar.

Beträffande frågan om inkvarteringen under år 1907 för sådan personal, som enligt kommitténs förslag skulle kunna i regeln erhålla bostad in natura, men icke är i åtnjutande af nämnda förmån, förordar kommittén,

att åtgärder måtte vidtagas för att staten måtte, så snart sådant lämpligen kunde äga rum, tillhandahålla dylik personal bostadslägenheter, hvilket syntes kunna ske antingen genom förhyrande af bostäder eller ock genom öfvertagande af personalens hyreskontrakt i sådana fall, då dessa gällde lägenheter, som i afseende å storlek och beskaffenhet i öfrigt samt pris motsvarade den inkvartering in natura, som enligt kommitténs förslag skulle tillkomma vederbörande. I den mån ingen af dessa utvägar lämpligen kunde anlitas, borde ersättning för bostad och bränsle utgå i enlighet med af kommittén angifna grunder och med tillämpning af den gruppering af stationerna i afseende å hyrespriser, som förekomme i kommitténs betänkande.

Under erinran att i fråga om förslaget till ordnande af aflöningsförhållandena under 1907 endast de hufvudsakligaste grunderna härför kunnat af kommittén angifvas, föreslår kommittén (sid. 349), att åt Kungl. Maj:t måtte öfverlämnas att reglera deltaljerna härutinnan.

Emot förestående af kommittén angifna grunder för ordnande af öfvergångsförhållandena har jag med den jämkning, som föranledes af mina förut uttalade åsikter beträffande inkvarteringsförmånen, intet att erinra. Hvad särskildt angår aflöningsförhållandena under år 1907, torde jag få erinra, att jag tidigare afstyrkt beviljande af dyrtidstillägg åt viss del af postverkets och telegrafverkets personal. Till stöd för den olika ståndpunkt, jag i fråga om järnvägspersonalen härutinnan intagit, åberopar jag, hvad jag här ofvan å sid. 49 och 50 yttrat beträffande behovet af lönereglering. Jag tillåter mig framhålla, att, utöfver hvad kommittén beträffande öfvergångsförhållanden ifrågasatt, en del detaljbestämmelser för sådana speciella fall, hvilka nu svårigen kunna förutses, kunna blifva erforderliga. I anledning häraf finner jag mig böra tillstyrka att Kungl. Maj:t måtte, i analogi med, hvad som delvis ägde rum vid genomförande af 1897 års lönereglering föreslå Riksdagen medgifva, att Kungl. Maj:t skulle äga i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de af kommittén angifna grunder utfärda nödiga bestämmelser såväl i fråga om öfvergången på ny stat för den personal, som antagits i or-

Departement-
schefens
yttrande.

dinarie tjänst före den nya lönestatens trädande i kraft, som ock beträffande aflöningsförhållandena under år 1907. Åt Kungl. Maj:t synes jämväl böra uppdragas att meddela erforderliga föreskrifter beträffande innehafvare af sådana nu befintliga befattningar, hvilka enligt förslaget skulle komma att indragas eller väsentligt förändras.

Den ekonomiska innebörden af nu förordade förslag.

Löneregleringskommittén har framlagt en approximativ beräkning af den ekonomiska innebörden af kommitténs förslag. Denna beräkning, som upprättats enligt af kommittén (å sid. 350—352) närmare angifna grunder, har jag, med hänsyn till organisationskommitténs betänkande och de ändringar jag i hvardera kommitténs förslag vidtagit, låtit omarbета; och ställer sig denna nya beräkning på följande sätt:

A) Ökning af kostnaden för personalens aflöning.

Härvid har beräknats:

1) Skillnaden mellan kostnaderna för, å ena sidan, enligt gällande bestämmelser till den nuvarande personalen utgående *ordinarie arfvoden, lönefyllnader* och *personliga lönetillägg, hyresbidrag* för all personal, som däraf är i åtnjutande, med undantag af betjante, för hvilka enligt förslaget bostäder skulle anskaffas genom nybyggnad, *dyrtidstillägg, tilläggsarfvoden* samt *tillfälliga lönetillägg* och, å andra sidan, enligt bestämmelserna i förslaget för samma personal beräknade *ordinarie arfvoden, ersättning för bostad och bränsle* för därtill enligt förslaget berättigad personal, *hyra för bostäder* jämte *bränsle* för sådan personal, som enligt förslaget skulle erhålla bostäder genom förhyrning på statens järnvägars bekostnad, samt *tilläggsarfvoden* äfvensom *lönefyllnad* till personal, som på grund af förslaget skulle lida försämring i sammanlagda inkomsten af här uppräknade löneförmåner, utgörande ökningen:

	Kronor
a) för befattningshafvare af högre grad i styrelsen	308,096: —
b) för befattningshafvare af högre grad å distrikten (utom ångfärjan)	735,531: —
Transport kronor	1,043,627: —

	Transport kronor	1,043,627: —	
c)	för befattningshafvare af lägre grad i styrelsen	8,542: —	
d)	för befattningshafvare af lägre grad å distrikten (utom ångfärjan)	2,136,120: —	
e)	för befattningshafvare af högre grad å ångfärjan	2,952: —	
f)	för befattningshafvare af lägre grad å ångfärjan	2,523: —	3,193,764: —
2)	ökning i anledning af föreslagna organisationsförändringar med undantag af de i punkt 1, a) och b) redan beräknde	98,660: —	
3)	reglering af beklädnadsförmånen	143,188: —	
4)	a) <i>dyrortstillägg</i> till viss personal inom Stockholmsrayonen samt i öfriga städer med öfver 15,000 invånare	135,360: —	
	b) utsträckning af rätten till <i>kallortstillägg</i> till personal å linjerna Hjärpen—riksgränsen bortom Storlien samt Bräcke—Sollefteå	16,620: —	
	c) förhöjning af <i>kallortstillägget</i> till personalen å linjerna Polcirkeln—Gellivare, Gellivare—Malmberget och Gellivare—Koskulls kulle	9,780: —	
5)	Skillnaden mellan, å ena sidan, 6 % ränta å <i>kostnaden för uppförande af bostäder</i> till viss personal (Kronor 10,330,000)	kr. 619,800: —	
	jämte <i>kostnaden för bränsle</i> till dessa bostäder	» 188,670: —	
	eller tillsammans	kr. 808,470: —	
	och, å den andra, nu utgående <i>hyresbidrag</i> till samma personal	» 275,670: —	
	sålunda utgörande	532,800: —	
	Summa ökade utgifter kronor	4,130,172: —	

Från denna summa böra afdragas:

B) *Följande besparingar:*

- 1) genom ändrade grunder för *felräkningspenningars* utgående inbesparade

kr. 97,700: —

Transport kronor 97,700: — 4,130,172: —

	Transport kronor 97,700: —	4,130,172: —
2)	genom arbetstidens förlängning för styrelsens personal inbesparad öfvertidsersättning eller minskad utgift för aflöning af extra per- sonal.....	» 151,460: —

C) *Ökade inkomster:*

Indragning till statens järnvägars kassa
af nu till personalen utgående:

1)	ersättning för godsnotiser	28,000: —	
2)	provision å fraktkredit	30,000: —	307,160: —

Förslagets genomförande år 1906 för statsbanornas
dåvarande personal skulle alltså för statsverket hafva
medfört en ökad kostnad för detta år af omkring Kronor 3,823,012:—

I fråga om förslagets inverkan på statens järnvägars budget erinras,
att dyrtidstillägget, som medräknats bland nuvarande utgifter med beräk-
nadt belopp af 703,670 kronor, icke utgår af trafikmedel.

Vidare ber jag få anmärka beträffande det belopp, 532,800 kronor,
som beräknats utgöra den kostnadsökning, hvilken skulle uppkomma
därigenom att staten uppförde bostäder åt viss personal, att nämnda
belopp afser ett fullt genomfördt förslag i oförmälda riktning. En-
ligt hvad jag tidigare uttalat, synes mig emellertid skäl ej föreligga
att under den närmaste framtiden företaga någon byggnadsverksamhet
i större omfattning.

Till närmare belysning af den ekonomiska innebörden af löneför-
slaget har löneregleringskommittén i detta sammanhang angifvit den
beräknade totalkostnaden, med vissa undantag, år 1906 för personalens
aflöning, fördelad å de särskilda i förestående beräkning ingående
aflöningsstitlar, hvilken kostnad ställer sig på följande sätt:

Ordinarie arfvoden, lönefyllnader och personliga lönetillägg, dyrtidstillägg,
tillfälliga lönetillägg och tilläggsarfvoden

för tjänstemän i styrelsen	kr. 873,100: —	
» betjante » »	» 21,400: —	
» tjänstemän å distrikten (utom ångfärjan) »	» 2,212,100: —	
» betante » » (» ») »	» 8,658,800: —	
» tjänstemän å ångfärjan	» 11,900: —	
» betjante » »	» 16,100: —	11,793,400: —
Beklädnadsförmånen		887,000: —
Särskild aflöningsförbättring (kallortstillägg)		178,000: —
Felräkningspenningar		181,000: —
Öfvertidsersättning till styrelsens personal		140,000: —
Hysesbidrag, inkvartering i förhyrda lägenheter samt löne- ved till all personal, som åtnjuter bostad in natura (sålunda äfven i statens hus), med i kostnadsstaten för år 1906 upptaget belopp		1,773,900: —
		<hr/> Summa kr. 14,953,300: —

Med afseende å förestående tablå framhåller kommittén, att slutsumman, 14,953,300 kronor, icke utgör hela kostnaden för den ordinarie personalens aflöning, enär i detsamma icke ingå exempelvis milpenningar och premier samt vissa slag af extra inkomster eller särskilda löneförmåner (vikariatsersättning, reseersättning, kostnader för fri läkarvård och medicin o. d.), liksom ej heller någon beräkning kunnat göras öfver kostnaden för naturainkvarteringen i statens egna hus. Antalet för den ordinarie personalens räkning år 1906 disponerade dylika boställslägenheter utgjorde omkring 4,050, i storlek växlande mellan sex rum och kök och ett rum och kök, hvaraf framgår, att kostnaden för denna aflöningsform stiger till högst betydande belopp.

Till slut har kommittén beträffande statens järnvägars ekonomi meddelat följande uppgifter för perioden 1901—1906.

År	Bruttoinkomst. Kr.	Driftkostnad. Kr.	Skillnad mellan bruttoinkomst och driftkostnad. Kr.
1901	45,210,885	36,408,596	8,802,289
1902	46,418,305	34,829,194	11,589,111
1903	50,676,732	36,861,970	13,814,762
1904	52,937,271	38,036,333	14,900,938
1905	54,736,906	39,319,607	15,417,299
1906	60,017,283	42,017,525	17,999,758

Löneregleringens inverkan på pensioneringen.

Enligt nu gällande, af Kungl. Maj:t fastställda reglemente för statens järnvägstrafiks pensionsinrättning utgör pensionen för delägare i densamma, som uppnått den för erhållande af full pension stadgade lefnads- och tjänsteålder, 80 procent af den medelaflöning, som uppkommer, då medeltalet tages af de fem sista årens aflöningar, i förhållande hvartill den pensionsberättigade, näst före erhållet afsked, erlagt årsafgifter till pensionsinrättningen. Såsom aflöning i berörda hänseende räknas ordinarie arfvode och inkvartering, därest sådan utgår, denna senares värde alltid beräknad till 20 procent af arfvodet.

Sedan verkställda beräkningar gifvit vid handen, att pensionsinrättningens finansiella ställning icke vore sådan, att den skulle kunna fullgöra sina åtagna förpliktelser i afseende å pensioneringen, uppdrog Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 6 november 1903 åt en kommitté att efter vederbörlig utredning afgifva förslag till de ändrade bestämmelser, som borde meddelas för att pensioneringen af tjänstemän och betjante vid statens järnvägar måtte blifva på lämpligt och betryggande sätt anordnad.

Denna kommitté afgaf underdånigt betänkande i ärendet den 26 juli 1905; och inhämtas däraf, att enligt af kommittén verkställd utredning skulle i pensionsinrättningen förefinnas en brist, hvilken, beräknad med hänsyn till delägarna enligt gällande aflöningsreglemente tillkommande aflöningsförhöjningar, vid ingången af år 1904 uppginge till öfver 37,000,000 kronor.

Öfver pensionskommitténs ofvan omförmälda förslag har Kungl. Maj:t anbefallt järnvägsstyrelsen att, efter direktions och fullmäktiges för pensionsinrättningen hörande, afgifva underdånigt utlåtande, men har, uppenbarligen i afvaktan på nu ifrågavarande lönereglering, hvarken pensionsinrättningens direktion eller järnvägsstyrelsen afgifvit utlåtande i ärendet.

Då enligt nu ifrågavarande kommittés mening löneregleringen måste föregå pensionsfrågans lösning, och alltså denna fråga komme att äfven någon tid sedan löneregleringen trädt i kraft blifva sväfvande, har kommittén ansett sig böra uttala sig om pensionsförhållandena under nämnda tid; och anför kommittén i sådant afseende följande.

I betraktande af den betydande brist i fråga om pensionsinrättningens förmåga att fullgöra sina förpliktelser, beräknade efter nu gällande

aflöningar, som af pensionskommittén blifvit ådagalagd, kunde det enligt kommitténs åsikt icke gärna ifrågasättas, att, därest de af kommittén föreslagna afsevärda förhöjningar i de ordinarie arfvodena i hufvudsak vunne godkännande, pensioner enligt nu gällande bestämmelser men med beräkning efter de nya arfvodena fortfarande skulle kunna komma att utgå öfver hela linjen. Kommittén hade också bland villkoren för åtnjutande af aflöning enligt den nya lönestaten föreslagit skyldighet för vederbörande att underkasta sig förändring i afseende å pensionsvillkoren. Likväl måste man äfven taga hänsyn därtill, att under den tid, som förflöte från den dag, då den nya lönestaten trädde i kraft, hvilket antoges kunna ske den 1 januari 1908, och intill dess pensionsfrågan blifvit definitivt ordnad, skulle, om ingen särskild föreskrift meddelades, pensionsavgifter inbetalas samt pensioner till dem, som blefve pensionsmässiga under nämnda tid, fastställas i enlighet med gällande pensionsbestämmelser men med beräkning i stadgad omfattning efter de förhöjda arfvodena. Ett dylikt sakernas tillstånd skulle dock tydligen enligt kommitténs mening medföra rätt afsevärda ojämuheter.

Det enklaste sättet att ordna ifrågavarande förhållanden anser kommittén vara, att under tiden från och med den 1 januari 1908 och intill dess nya föreskrifter i pensionshänseende träda i kraft såväl pensioner som pensionsavgifter beräknas efter de aflöningar, vederbörande skulle innehafva enligt nu gällande aflöningsbestämmelser. För detta ändamål borde emellertid en särskild, i öfverensstämmelse härmed uträknad lönestat fastställas att i pensionshänseende tills vidare gälla.

I detta sammanhang erinrar kommittén om bestämmelsen i § 26 af gällande reglemente för pensionsinrättningen, däruti föreskrifves, att fullmäktiges beslut i ämnen, som angå ändringar eller tillägg i pensionsinrättningens af Kungl. Maj:t fastställda reglementen eller instruktioner, icke blifva gällande förr, än de blifvit Kungl. Maj:ts pröfning underställda och af Kungl. Maj:t i nåder gillade, äfvensom att, därest Kungl. Maj:t skulle anse någon förändring i oförmälda hänseenden vara af nöden, Kungl. Maj:t vill, innan beslut därom fattades, lämna fullmäktige tillfälle att i ämnet sig yttra.

Hvad angår befattningshafvares vid statens järnvägar delaktighet i statens järnvägstrafiks änke- och pupillkassa, har det ock synts kommittén vara lämpligast, att, innan nya bestämmelser tillämpas i afseende å pensionsinrättningen, avgifter till och pensioner från änke- och pupillkassan bibehållas i enlighet med nuvarande aflöningsbestämmelser.

Jämlikt § 13 i reglementet för änke- och pupillkassan gäller i fråga om reglementsändring enahanda föreskrifter, som, på sätt ofvan nämnts, äro meddelade för statens järnvägstrafiks pensionsinrättning.

Kommittén har alltså föreslagit:

att utöfver den i § 7 mom. 1 i kommitténs förslag till aflöningsreglemente intagna bestämmelse därom, att befattningshafvare för åtnjutande af de med befattning förenade aflöningsförmåner skulle vara underkastad de förändrade bestämmelser i fråga om pension, som kunde varda stadgade, måtte utfärdas särskild föreskrift därom, att öfvergång till eller inträde på den nya lönestaten icke skulle under tiden, intill dess förändrade bestämmelser angående befattningshafvares pensionering trädit i gällande kraft, medföra andra rättigheter eller skyldigheter för befattningshafvare såsom delägare i statens järnvägstrafiks pensionsinrättning eller änke- och pupillkassa än om nu gällande aflöningsbestämmelser på honom ägde tillämpning.

Departements-
chefens yt-
rande.

På de af kommittén angifna skäl finner jag mig böra i underdånighet tillstyrka att i samband med genomförande af ifrågavarande lönereglering måtte utfärdas en bestämmelse af det innehåll, kommittén ifrågasatt.

Ändringar i instruktionen.

Därest det förslag till organisationsförändringar vid järnvägsförvaltningen, som jag här förordat, kommer att bifallas, föranledas däraf åtskilliga ändringar i instruktionen för järnvägsstyrelsen med underlydande distriktsförvaltningar. Därjämte har kommittéerna framlagt vissa ändringsförslag, som ej stå i direkt samband med omorganisationen. Beträffande dessa frågor tillkommer det visserligen icke Riksdagen att besluta. En fråga synes mig dock vara af den vikt, att jag anser mig däri böra redan nu uttala min åsikt. Jag syftar å den af löneregleringskommittén föreslagna ändrade lydelsen af § 54 i instruktionen. Där stadgas för närvarande, att en hvar, som blifvit till ordinarie befattning antagen, skall tjänstgöra när och hvarhelst han därtill beordras.

Det är ju, säger kommittén, gifvet, att ett strängt fullgörande af förekommande, i tjänsten gifna åligganden måste vara ett oeftergifligt villkor för ernåendet af det med järnvägsrörelsen afsedda ändamålet: att med säkerhet och skyndsamhet befordra personer, post och gods. I en sådan rörelse, där allt är beroende på en talrik och spridd personals sammanhållande till gemensamt och punktligt arbete för ett och samma ändamål, kan minsta uraktlåtenhet i berörda hänseenden medföra stora förluster och faror. Därför har ock i gällande instruktion (§§ 47, 82 och 83) intagits en bestämmelse om allmän lydnadsplikt, i det att däri föreskrifvits, att en hvar är pliktig att ställa sig till efterrättelse, förutom honom berörande instruktioner och reglementen, jämväl de föreskrifter, som i särskilda fall med afseende å tjänstgöringen meddelas af styrelsen eller vederbörande förman.

Under vissa förhållanden kunna emellertid, fortsätter kommittén, fall inträffa, som för järnvägsrörelsens rätta handhavande påfordra befattningshavares användande äfven för göromål, som ligga utom hans omedelbara, dagliga verksamhetsfält. Det är gifvetvis äfven i dylika fall en ovillkorlig skyldighet för en hvar befattningshafvare att ställa sig vederbörandes order till efterrättelse. Då emellertid på något håll uppfattningen häraf icke synes hafva varit alldeles klar, och frågan är af den natur, att den i förekommande fall icke lämpar sig att utgöra föremål för en diskussion om rätta tolkningen af instruktionen, har kommittén ansett uttrycklig bestämmelse härutinnan böra inryckas i instruktionen; och syntes detta lämpligen kunna ske genom ett förtydligande tillägg till ofvanberörda stadgande rörande skyldighet för befattningshafvare att tjänstgöra när och hvarhelst han därtill beordras.

I samband härmed har kommittén framhållit önskvärdheten däraf, att, i likhet med hvad för danska statsbanepersonalen nyligen föreskrifvits, jämväl hos oss infördes uttryckligt förbud för befattningshafvare att lägga hinder i vägen för järnvägstjänstens punktliga fullgörande genom nedläggande af arbetet utan erhållen ledighet eller afsked eller genom otillbörligt fördröjande af arbetet (obstruktion) äfvensom stadgande, att öfverträdelse af sådant förbud eller förberedelse eller uppmaning till dylik förseelse skall, där handlingen icke faller under allmän lag, anses såsom sådant tjänstefel af svårare beskaffenhet, därå afsättning kan följa. Kommittén betonar, att detta stadgande icke är någon nyhet och att nämnda påföljd redan enligt gällande instruktion är gifven för en så allvarlig förseelse. Men det har syntes kommittén viktigt, att ett så tydligt stadgande infördes, att hvarje tvifvel om personalens skyldighet i detta hänseende är uteslutet.

På grund af hvad kommittén sålunda anført, har kommittén hemställt, att åt paragrafen måtte gifvas följande ändrade lydelse:

»En hvar, som blifvit till ordinarie befattning antagen, skall tjänstgöra när och hvarhelst han därtill beordras och utföra de göromål af hvad slag det vara må, som honom i tjänsten åläggas, äfven där dylikt åläggande på grund af föreliggande omständigheter innefattar fullgörande af annan befattningshafvares tjänsteåligganden.

Det är en hvar befattningshafvare förbjudet att lägga hinder i vägen för tjänstens punktliga fullgörande genom nedläggande af arbetet utan erhållen ledighet eller afsked eller genom otillbörligt fördröjande af arbetet. Förseelse häremot eller förberedelse eller uppmaning till sådan förseelse anses, där handlingen icke faller under allmän lag, såsom sådant tjänstefel af svårare beskaffenhet, därå enligt §§ 59 och 94 afsättning kan följa.»

Departements-
chefens
yttrande.

Hvad till en början angår den föreslagna bestämmelsen i första punkten tillåter jag mig erinra om hvad jag i annat sammanhang beträffande distriktschefens åliggande anført. Jag påpekade, hurusom en synnerlig viktig uppgift för denne borde vara att söka få till stånd verkligt samarbete mellan samtliga befattningshafvare, tillhörande olika afdelningar. Jag yttrade vidare: »Såsom regel bör naturligtvis gälla, att hvarje befattningshafvare skall utföra det arbete, som tillhör hans särskilda syssla. Men det inträffar ej sällan, att exempelvis i bråda tider trafikpersonalen ej är tillräcklig att utföra arbetet för trafikens räkning. Det borde ju då lämpligen kunna ordnas så, att ban- och maskin-afdelningens personal, om så eljest finnes lämpligt, biträder jämväl i de egentliga trafikgöromålen. Härigenom skulle mången gång annars oundvikliga rubbningar i tågtrafiken kunna undgås. Att ordna en dylik sak på förståndigt sätt blir en distriktschefs ej minst viktiga uppgift. Han bör, med ett ord, söka få till stånd sådan uppfattning af samhörighet mellan de olika afdelningarna, att, såsom kommittén uttrycker det, samtliga befattningshafvare skola känna sig solidariska och såsom en kår med gemensamma intressen och gemensamt mål för sin sträfvän.»

Med dessa yttranden torde jag tillräckligt hafva angifvit min ståndpunkt i förevarande ämne. Jag vill dock tillägga, att vederbörande öfverordnade böra noga tillse, att ålägganden i fråga om fullgörande af annan tjänstehafvares tjänsteåligganden icke ske i oträngdt mål utan endast, när sådant för trafikens lämpliga skötsel är af nöden. Slutligen anser jag mig i anledning af ett uttalande i en af svenska järnvägsmanaförbundets styrelse till mig ingifven skrift böra påpeka, att

det gifvetvis icke ligger inom en öfverordnads befogenhet att ålägga personalen utförandet af göromål för hans enskilda räkning.

Det af kommittén föreslagna stadgandet om förbud mot strejk eller obstruktion har från de organiserade järnvägsmännens sida uppväckt mycken gensägelse.

Till en början vill jag påpeka, att stadgandet i fråga om förbud mot strejk och obstruktion ingalunda är någon nyhet utan endast ett tydligt uttalande af hvad som redan gäller ej blott järnvägsfolket utan äfven alla andra statstjänare.

Hvad nu särskildt järnvägsmännen angår, måste det här utsägas, att en allmän järnvägsstrejk eller ett uppträdande, som till sina följder kan jämnställas därmed, kan blifva en sak af så ödesdiger betydelse för hela samhället, och kanske mest för de ekonomiskt minst motståndskraftiga, att staten äger skyldighet att söka på allt sätt skydda sig däremot.

Det kunde väl synas icke vara af behovet påkalladt att uttryckligen uttala en sats, som redan gäller, helst jag hyser förtroende till vårt svenska järnvägsfolk såsom en i sitt maktpåliggande och ansvarsfulla värf plikttrogen kår. Men omständigheter hafva dock inträffat, som innebära en maning att ytterligare inskräpa hos järnvägsmännen den uppfattningen, att statsmakterna icke kunna tillåta något sådant som strejk eller obstruktion vid järnvägarna.

Det synes i denna fråga hafva gjort sig gällande en missuppfattning hos järnvägsmännen därhän, att ett stadgande af nu omhandlade innebörd skulle innefatta ett intrång på deras föreningsrätt. Jag erkänner gärna det berättigade i en sammanslutning för tillvaratagande af gemensamma intressen. Men härvid måste dock tagas i betraktande de särskilda förhållanden, som äga rum i fråga om statstjänare. — Det får nämligen ej förbises, att Kungl. Maj:t och Riksdagen hafva bestämmanderätt i åtskilliga deras angelägenheter, och att följaktligen förhandlingar därutinnan icke kunna ske under samma former som mellan en enskild arbetsgifvare och hans arbetare. Statstjänarens ställning är och måste vara reglerad af de lagar, som blifvit af hans egna och öfriga medborgares representanter för honom antagna. Att för lägre befattningshafvares vidkommande söka vid sidan af lagen uppkonstruera för dem särskildt gällande undantagsbestämmelser kan ej vara förenligt med ett ordnad samhällsskick.

Jag vill därjämte påpeka, att såväl i Danmark som i Preussen föreskrifter af nu ifrågavarande innebörd redan blifvit meddelade, och att i Frankrike af inrikesministern Clemenceau fråga väckts om införande af lagstadganden i liknande syften.

I ett afseende synes mig dock det af kommittén föreslagna stadgandet böra undergå en jämkning, nämligen beträffande föreskriften om påföljden för förberedelse eller uppmaning till förseelse, hvarom nu är fråga. Möjligen skulle detta stadgande med dess något flytande innebörd kunna gifva anledning till en tillämpning, som ej därmed åsyftats. Jag anser därför lämpligt, att ordet förberedelse utgår ur paragrafen och att endast sådan uppmaning till förseelse af förevarande beskaffenhet, som sker inför samladt järnvägsfolk må kunna drabbas af nu ifrågasatta påföljder.

Departements-
chefens hem-
ställan.

Under återopande af hvad jag nu anfört, får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen

dels godkänna det såsom bilaga vid detta protokoll fogade förslag till aflöningsreglemente för befattningshafvare vid statens järnvägar;

dels ock medgifva,

att till en hvar af två järnvägsfullmäktige må af trafikmedel utgå arfvode efter 5,000 kronor för år;

att till en hvar af tre öfverrevisorer må af trafikmedel utgå ett årligt arfvode af 2,500 kronor; samt

att Kungl. Maj:t må *ej mindre* i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de här ofvan angifna grunder utfärda nödiga bestämmelser såväl i fråga om öfvergång på ny stat för den personal, som antagits i ordinarie tjänst före den nya lönestatens trädande i kraft, som ock beträffande aflöningsförhållandena under år 1907 *än äfven* meddela erforderliga föreskrifter beträffande innehafvare af sådana nu befintliga befattningar, hvilka föreslagits skola indragas eller väsentligt förändras.

Till denna af statsrådets öfriga ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet af den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle till Riksdagen aflåtas.

Ur protokollet:

Carl G. Edman.

*Bil. 1.***Förslag**

till

**aflöningsreglemente för befattningshafvare vid
statens järnvägar.****§ 1.**

Mom. 1. Till generaldirektören och chefen för statens järnvägar utgår arfvode till det belopp, lägst 25,000, högst 30,000 kronor, som af Kungl. Maj:t bestämmes.

Till öfverdirektören och souschefen utgår arfvode med 15,000 kronor.

Mom. 2. Generaldirektör är berättigad att från och med månaden näst efter den, under hvilken han uppnått 65 lefnadsår, under sin återstående lifstid af trafikmedel uppbära en årlig pension af 6,000 kronor eller, därest han är delägare i statens järnvägstrafiks pensionsinrättning, af det belopp, hvarmed den honom från pensionsinrättningen tillkommande pensionen understiger 6,000 kronor. Generaldirektör, som, innan han uppnått 65 lefnadsår, antingen på grund af sjukdom eller därigenom, att han efter utgången af den tid, för hvilken han förordnats, icke erhåller förnyadt förordnande, eller ock eljest utan egen begäran nödgas afgå från sin befattning utan att på grund af tjänstefel hafva förverkat densamma, är berättigad att i pension uppbära ett årligt belopp af 8,000 kronor för tiden, intill dess han uppnått 65 års ålder. Skulle generaldirektör före utgången af den tid, erhållet förordnande afser, befinnas vara af sjukdom oförmögen till vidare nöjaktig tjänstgöring, skall han vara underkastad skyldighet att afgå mot åtnjutande af pension enligt nu angifna bestämmelser. Såsom pensionsavgift skall å det för generaldirektör bestämda arfvodet eller den honom under tiden, intill dess han

Arfvide, med undantag af det till generaldirektören och till öfverdirektören utgående, som öfverstiger 3,900 kronor, fördelas till två tredjedelar i lön och en tredjedel i tjänstgöringspenningar. Af arfvide till belopp af 3,900 kronor och därunder intill 2,100 kronor utgöra tre fjärdedelar lön och en fjärdedel tjänstgöringspenningar samt af arfvide å 2,100 kronor och därunder fyra femtedelar lön och en femtedel tjänstgöringspenningar.

§ 2.

1:o) Till annan *befattningshafvare i styrelsen* än generaldirektören och öfverdirektören utgår aflöning dels såsom arfvode och dels, där bostad in natura icke åtnjutes, i form af ersättning för bostad och bränsle, allt enligt följande stat med däri i förekommande fall angifna högsta och lägsta belopp för år räknadt. Där ersättning för bostad och bränsle icke är i staten med visst oföränderligt belopp angifven, utgår samma ersättning med 40 procent af arfvodet med den i staten bestämda begränsning. Nämda ersättning anses tillhöra lönen.

	Arfvode		Ersättning för bostad och bränsle		Summa afföning	
	lägst Kr.	högst Kr.	lägst Kr.	högst Kr.	lägst Kr.	högst Kr.
<i>Befattningshafvare af högre grad.</i>						
Byrådirektör	4,800	5,700	1,800		6,600	7,500
Arkitekt						
Matematiker						

	Arfvode		Ersättning för bostad och bränsle		Summa aflöning		
	lägst Kr.	högst Kr.	lägst Kr.	högst Kr.	lägst Kr.	högst Kr.	
Kamrerare och föreståndare för kammarkontoret							
Förste aktuarie och förestån- dare för statistiska kontoret							
Milkontrollör och förestån- dare för milkontoret	4,200	5,100	1,500		5,700	6,600	
Ombudsman							
Revisor och föreståndare för revisionskontoret							
Förste kontrollör							
Byråingenjör af 1:a klass							
Kassör							
Registrator							
Notarie	3,300	4,200	1,320	1,500	4,620	5,700	
Byråingenjör af 2:a klass							
Förrådsförvaltare							
Kontrollör							
Förste bokhållare	2,400	3,600	960	1,100	3,360	4,700	
Underingenjör							
Manlig bokhållare	2,100	3,300	840	1,100	2,940	4,400	
Ritare							
Manlig kontorsskrifvare	1,500	2,700	600	850	2,100	3,550	
Kvinnlig bokhållare	1,500	2,100	600	650	2,100	2,750	
» kontorsskrifvare	1,080	1,500	400		1,480	1,900	
<i>Befattningshafvare af lägre grad.</i>							
Vaktmästare	840	1,200	—	—	840	1,200	{ Vaktmästare erhåller bostad in natura. Förste vakt- mästaren erhåller ett till- läggsarfvode af 200 kronor om året. Kontorsbiträde, som tjänst- gör som förman å biljett- tryckeriet, kan erhålla ett tilläggsarfvode af högst 180 kronor om året.
Manligt kontorsbiträde	840	1,200	336	480	1,176	1,680	

Ann. Tilläggsarfvode anses som extra inkomst och må förty icke ens till någon del uppbäras af befattningshafvare, då han ej tjänstgör.

2:o) Då Kungl. Maj:ts finner sådant lämpligt, må kontorsskrifvare aflönas efter beting på det sätt, att han erhåller betalning i den mån

han verkställer arbete, hvarå styrelsen utsatt visst pris. Så aflönad kontorsskrifvare skall för utförandet af sådana arbeten, hvilka icke lämpligen kunna på nämnda sätt godtgöras, erhålla betalning för timme enligt pris, som styrelsen fastställer.

3:o) *Befattningshafvare vid distrikten och centralverkstaden* åtnjuter arfvode enligt följande stat med däri angifna lägsta och högsta belopp för år räknadt.

	Arfvode	
	lägst Kr.	högst Kr.
<i>Befattningshafvare af högre grad.</i>		
Distriktschef	8,000	
Bandirektör	6,000	6,900
Maskindirektör		
Trafikdirektör	4,800	5,700
Baningenjör af 1:a klass		
Maskiningenjör af 1:a klass		
Trafikinspektör af 1:a klass	4,500	5,400
Öfverinspektör		
Distriktssekreterare	4,200	5,100
Baningenjör af 2:a klass		
Telegrafingenjör		
Maskiningenjör af 2:a klass		
Trafikinspektör af 2:a klass	3,900	4,800
Distriktskamrerare		
Förrådsförvaltare		
Stationsinspektör å 1:a klassens station	3,600	4,500
Stationsinspektör å 2:a klassens station		
Distriktskassör	3,300	4,200
Maskininspektör		
Byråassistent		
Expeditionsföreståndare	3,000	3,900
Telegrafinspektör		
Stationsinspektör å 3:e klassens station		
Underinspektör		
Underingenjör	2,400	3,600
Förste bokhållare		
Förste telegrafist		
Stationsinspektör å 4:e klassens station A	2,400	3,300

	Arfvode		
	lägst Kr.	högst Kr.	
Bokhållare.....	2,100	3,300	
Förste stationsskrifvare.....			
Telegrafist.....	1,800	3,000	
Stationsinspektör å 4:e klassens station B	2,100	2,700	
Ritare.....	1,500	2,700	
Manlig kontorsskrifvare.....			
Stationsskrifvare.....			
Kvinnlig kontorsskrifvare.....	1,080	1,500	
<i>Befattningshafvare af lägre grad.</i>			
Lokomotivmästare.....	1,800	3,000	
Vagnmästare.....	1,500	2,700	
Öfverbanmästare.....	1,200	2,100	
Lokomotivförare.....			
Maskinist.....	1,200	1,800	
Banmästare af 1:a klass.....			
Trädgårdsmästare.....			
Förrådsmästare.....			
Stationsmästare å 5:e klassens station			
Bangårdsmästare.....			
Tågmästare.....	1,020	1,500	{ Nattbanmästare erhåller ett högsta arfvode af 1,260 kronor.
Banmästare af 2:a klass.....			
Vagnförman.....			
Stallförman.....	900	1,500	{ Portvakt vid verkstad erhåller ett högsta arfvode af 1,260 kronor.
Stationsmästare å 6:e klassens station			
Konduktör.....			
Manligt kontorsbiträde.....	900	1,380	
Stationsförman.....			
Portvakt å 1:a klassens station eller vid verkstad.....			
Lokomotiveldare.....			
Vagnskötare.....	900	1,380	
Förrådsförman.....			
Maskin- och pannskötare.....			
Stationsmästare å 7:e klassens station			

	Arfvode		
	lägst Kr.	högst Kr.	
Kvinnligt kontorsbiträde	780	1,080	{ Banvakt, hvilken tjänstgör såsom vakt vid rörlig bro, <i>kan</i> under seglationstiden erhålla ett tilläggsarfvode efter högst 120 kronor för år.
Vaktmästare			
Banvakt			
Vagn- och stallkarlar			
Förrådsvakt			
Stationskarl			

Ann. 1. Stationsinspektör, som tillika är tågdirigent, *kan* erhålla ett tilläggsarfvode efter högst 300 kronor om året.

Ann. 2. Tilläggsarfvode anses såsom extra inkomst och må förty icke ens till någon del uppbäras af befattningshafvare, då han icke tjänsten förrättar.

§ 3.

Antalet af nedanstående befattningar utgör:

i styrelsen:

byrådirektörer 16, däraf en är föreståndare för kontrollkontoret,	revisor och föreståndare för revisionskontoret 1,
arkitekt 1,	förste kontrollörer 3,
matematiker 1,	byråingenjörer af 1:a klass 10,
kamrerare och föreståndare för kammarkontoret 1,	kassör 1,
förste aktuarie och föreståndare för statistiska kontoret 1,	registrator 1,
milkontrollör och föreståndare för milkontoret 1,	notarier 11,
ombudsman 1,	byråingenjörer af 2:a klass 6,
	förrådsförvaltare 1 och kontrollörer 5.

vid distrikten och centralverkstaden:

distriktschefer 5,	öfverinspektörer 3,
bandirektörer 5,	distriktssekreterare 5,
maskindirektörer 6,	baningenjörer af 2:a klass 27,
trafikdirektörer 5,	telegrafingenjörer 5,
baningenjörer af 1:a klass 5,	maskiningenjörer af 2:a klass 14
maskiningenjörer af 1:a klass 5,	trafikinspektörer af 2:a klass 7,
trafikinspektörer af 1:a klass 8,	distriktskamrerare 5,

förrådsförvaltare 5,	expeditionsföreståndare 17,
stationsinspektorer å 1:a klassens station 2,	maskininspektorer 18,
stationsinspektorer å 2:a klassens station 33,	telegrafinspektorer 5 ¹⁾ ,
distriktskassörer 5,	stationsinspektorer å 3:e klassens station 36 och
byråassistenter 15,	underinspektorer 5.

Antalet öfriga i § 2 omförmälda befattningar bestämmes för hvarje år af Kungl. Maj:t.

§ 4.

1:o) Befattningshafvare, för hvilken arfvode i § 2 finnes bestämdt till ett lägsta och ett högsta belopp, erhåller arfvodesförhöjning efter att hafva innehaft ett och samma arfvode i tre år; och äger sådan förhöjning rum intill dess det för befattningen stadgade högsta arfvode uppnåtts.

Det belopp, hvarmed innehafvande arfvode sålunda förhöjes, utgör för hvarje gång förhöjningen sker:

300 kronor för befattning med lägsta arfvode af 1,200 kronor eller däröfver;

120 kronor för befattning med lägsta arfvode under det nyssnämnda och intill 780 kronor, samt

60 kronor för befattning med lägsta arfvode af 780 kronor, med iakttagande dock:

att kvinnlig kontorsskrifvare, för hvilken befattning lägsta arfvodet utgör 1,080 kronor, erhåller, efter att hafva innehaft arfvode af 1,200 kronor i tre år, omedelbart det för befattningen stadgade högsta arfvode, 1,500 kronor; samt

att vaktmästare vid distrikten, vagn- och stallkarlar, förrådsvakt och stationskarl erhålla, efter att hafva innehaft arfvode af 960 kronor i tre år, omedelbart det för dessa befattningar stadgade högsta arfvode, 1,080 kronor.

2:o) Enligt förestående grunder utgående högre arfvode tillträdes vid början af kalenderåret näst efter det, hvarunder den stadgade tjänsteåldern blifvit uppnådd.

I öfrigt gäller såsom allmänna villkor för erhållande af arfvodesförhöjning:

¹⁾ Minskas i den mån telegrafingenjörstjänster tillsättas.

att befattningshafvare under mera än fyra femtedelar af den tjänstetid, som erfordras för att vinna arfvodesförhöjning, med godt vitsord bestridt sin egen eller på grund af förordnande annan statens tjänst, dock att härvid icke må föras honom till last den tid, han åtnjutit semester eller tjänstledighet utan arfvodesafdrag, samt

att befattningshafvare icke redan uppnått den lefnads- och tjänst-ålder, vid hvilken han enligt gällande bestämmelser är förpliktad att från tjänsten afgå.

3:o) En hvar befattningshafvare, som befordras eller i annan ordning förflyttas från en befattning till annan, erhåller i den nya befattningen såsom begynnelsearfvode minst det arfvode, han vid förflyttningen innehade i den förra befattningen.

Förekommer ej sådant arfvode, men väl högre arfvode i den nya befattningen, tilldelas den förflyttade det närmast högre arfvode, som enligt grunderna kan i den nya befattningen ifrågakomma, med iakttagande dock:

att befattningshafvare, som vid förflyttning till befattning med lägsta arfvode af 1,200 kronor innehar arfvode af 1,140 kronor, bekommer 1,260 kronor vid den tid, han enligt grunderna varit berättigad att erhålla sistnämnda arfvode, om han kvarstått i den lägre befattningen, med rättighet likväl för honom att räkna tiden för erhållande af den för den högre befattningen enligt grunderna bestämda första arfvodesförhöjning från förflyttningen till samma befattning;

att befattningshafvare, som vid förflyttning till befattning af förstnämnda slag, innehar arfvode af 1,260 kronor, bibehåller detta arfvode intill dess han, om han kvarstått i den lägre befattningen, varit berättigad till arfvodesförhöjning, samt erhåller då den för den högre befattningen enligt grunderna bestämda första arfvodesförhöjning; samt

att befattningshafvare med lägsta arfvode af 780 kronor — med undantag af kvinnligt kontorsbiträde och banvakt — som vid förflyttning till närmast högre befattning innehar 960 kronor, bekommer 1,080 kronor vid den tid, han enligt grunderna varit berättigad att erhålla sistnämnda arfvode, om han kvarstått i den lägre befattningen, med rättighet likväl för honom att räkna tiden för erhållande af den för den högre befattningen enligt grunderna bestämda andra arfvodesförhöjning från förflyttning till samma befattning.

Den, som efter egen ansökning förflyttas till befattning med lägre arfvode, må dock icke bekomma mer än det högsta för sistnämnda befattning förekommande arfvode.

Befattningshafvare, som befordras eller i annan ordning förflyttas från en befattning till en annan, äger att i fråga om begynnelsearfvode och arfvodesförhöjning i den nya befattningen tillgodoräkna sig hela den tid, han åtnjutit det vid förflyttningen innehafda arfvodet, oafsedt i hvilken befattning, han innehaft detsamma.

4:o) Undantagsvis må, när statens järnvägars intressen så fordra och efter Kungl. Maj:ts godkännande, befattningshafvare kunna i andra fall, än då sådant vid förflyttning är medgifvet, såsom begynnelsearfvode tilldelas ett enligt förenämnda grunder för befattningen ifrågakommande högre arfvode äfvensom kunna tillerkännas förhöjning af innehafvande arfvode tidigare än samma grunder medgifva.

I fråga om befattning med lägsta arfvode af 2,400 kronor eller därunder må dock järnvägsstyrelsen, där särskilda omständigheter föreligga och den af Kungl. Maj:t för året fastställda arfvodesstaten sådant medgifver, i begynnelsearfvode tilldela ny innehafvare af dylik befattning ett för befattningen ifrågakommande högre arfvode.

§ 5.

1:o) Fullt arfvode må under loppet af samma kalenderår till en hvar befattningshafvare, som åtnjuter semester eller tjänstledighet för enskilda angelägenheter, utgå till innehafvare af befattning inom styrelsen med lägsta arfvode af 4,200 kronor eller däröfver under fyrtiofem dagar, till öfriga befattningshafvare af *högre grad* under trettio dagar samt till befattningshafvare af *lägre grad* under femton dagar; skolande likväl vid bestämmandet af denna tid icke medräknas den tid, befattningshafvare efter styrelsens medgifvande användt för att utom sin tjänstgöringsort på egen bekostnad göra iakttagelser i sitt yrke, eller den tid, som åtgått för fullgörande af de skyldigheter, hvilka ålegat honom såsom fullmäktig eller revisor vid statens järnvägstrafiks pensionsinrättning, eller de sön- och helgdagar, han enligt gällande bestämmelser varit befriad från tjänstgöring för åtnjutande af sabbatshvila.

Åtnjuter befattningshafvare ledighet för sjukdom eller svag hälsas vårdande, må fullt arfvode till honom utgå för en tid af högst fyrtiofem dagar under ett och samma kalenderår.

Om han åtnjutit såväl semester eller ledighet för enskilda angelägenheter som ledighet för sjukdom eller svag hälsas vårdande, må dock sammanlagda antalet dagar, för hvilka befattningshafvare under nämnda förhållanden äger uppbära fullt arfvode, icke öfverstiga fyrtiofem dagar.

2:o) Under semester utöfver den i nästföregående moment för ve-

derbörliga fall stadgade tid för fullt arfvodes åtnjutande eller där annan tjänstledighet utöfver samma tid pröfvas på grund af föreliggande omständigheter böra beviljas befattningshafvare, må för sålunda öfverskjutande tid tjänstgöringspenningar icke uppbäras.

3:o) Hindras befattningshafvare af sjukdom att förrätta sin tjänst utöfver den tid, fullt arvode enligt hvad ofvan sagts till honom utgår, äger han uppbära hela lönen.

Åtnjuter befattningshafvare semester eller tjänstledighet för enskilda angelägenheter, sammanlagdt för år ej öfverstigande den tid, fullt arvode vid dylik ledighet till honom utgår, äger han jämväl, oafsedt den ledighet, han förut under året åtnjutit, uppbära hela lönen.

Åtnjuter befattningshafvare däremot eljest utöfver nyssnämnda tid semester eller tjänstledighet af annan anledning än sjukdom,

eller afstänges han i behörig ordning från tjänstgöring,

eller är han eljest lagligen förhindrad att sköta sin befattning,

kan han förpliktas att under ledigheten utöfver sina tjänstgöringspenningar afstå så mycket af lönen, som för tjänstens förrättande erfordras eller eljest pröfvas skäligt.

4:o) Är befattningshafvare sjuk i följd af kroppsskada, ådragen i tjänsteutöfning, må, såsom undantag från hvad ofvan är stadgadt, arvode till honom utgå under högst sex månader oafkortadt samt efter denna tid med belopp, som för befattningshafvare af *högre grad* af Kungl. Maj:t och för befattningshafvare af *lägre grad* af styrelsen bestämmes.

5:o) Har generaldirektör eller öfverdirektör beviljats ledighet och vikarie för honom förordnats, må på Kungl. Maj:ts pröfning bero huru stor del af arvodet skall till vikarien afstås.

§ 6.

1:o) Den, som på förordnande förvaltar ledig befattning, åtnjuter under tiden de med densamma förenade aflöningsförmåner.

2:o) I öfrigt utgår, där ej i förekommande fall högre ersättning efter hvad i nästföregående § mom. 3 stadgas, eller resekostnads- och traktamentsersättning anses böra ifrågakomma, ersättning för uppehälle af högre befattning vid Styrelsen sålunda, att den vikarierande äger, mot afstående af egna tjänstgöringspenningar, uppbära ersättning för mistade tjänstgöringspenningar och därutöfver hvad som motsvarar skillnaden mellan tjänstgöringspenningarna i lägsta lönegraden för, å ena sidan, den högre befattning, som uppehålls, och, å andra sidan,

den vikarierandes egen befattning. Dylik vikariatsersättning utgår dock icke, då uppehållandet af högre befattning är beroende därpå att ordinarie befattningshafvare företagit af sin berörda befattning föranledd tjänsteresa, som varat endast några få dagar.

Ersättning till den, som på förordnande uppehåller generaldirektörs- eller öfverdirektörsbefattning, bestämmes för hvarje gång af Kungl. Maj:t.

Angående ersättning för uppehållande af högre befattning vid distrikten äger järnvägsstyrelsen utfärda närmare bestämmelser.

§ 7.

För åtnjutande af de med befattning förenade aflöningsförmåner gälla följande allmänna bestämmelser:

1:o) Befattningshafvare skall vara underkastad icke allenast de i gällande instruktion gifna bestämmelser utan ock den utvidgade eller förändrade tjänstgöring eller den förflyttning till annan tjänstgöringsort eller annan befattning vid statens järnvägar, som kan varda honom i behörig ordning ålagd, dock utan minskning i det honom vid förflyttningen enligt stat tillkommande arfvode; ägande den, som i följd af befattnings indragning eller förändring förflyttas till annan befattning med ringare aflöningsförmåner, erhålla, förutom vid förflyttningen innehavande arfvode, jämväl från den tid, han i sin förra befattning skulle hafva kommit i åtnjutande af förhöjning i arfvode, dylik arfvodesförhöjning.

Likaledes skall befattningshafvare vara skyldig underkasta sig dels, efter vederbörande öfverordnade myndighets bestämmande, upphörande af eller minskning i extra inkomster, som kunna åtfölja befattning eller utgå för bestyr i sammanhang därmed, dels ock de förändrade bestämmelser ifråga om pension, som kunna varda stadgade.

2:o) Med befattning vid statens järnvägar må icke förenas annan tjänst å rikets, Riksdagens eller kommunens stat.

Ej heller må med befattning vid statens järnvägar förenas vare sig uppdrag såsom ordförande eller ledamot i styrelse för verk eller bolag, som är med Kungl. Maj:ts oktroj försedt eller blifvit såsom aktiebolag registrerad, eller befattning såsom tjänsteman i sådant verk eller bolag eller annan tjänstebefattning af hvad slag som helst, med mindre den, vid pröfning i föreskrifven ordning, befinnes icke vara hinderlig för fullgörandet af tjänstgöringen vid statens järnvägar.

Öfver alla af styrelsen i ofvannämnda hänseenden meddelade beslut skall förteckning föras hos styrelsen.

3:o) Aflöning må ej utgå till befattningshafvare för tid, hvarunder han afhållit sig från tjänstgöring utan att hafva i vederbörlig ordning erhållit tjänstledighet eller kunna styrka giltigt förfall.

Därest befattningshafvare varder afstängd från tjänstgöring eller tagen i häkte, skall den del af hans aflöning, som icke af styrelsen pröfvas böra användas till befattningens uppehållande, under tiden innehållas, såvida ej styrelsen finner skäligt låta honom uppbära något däraf.

§ 8.

Vid afgang från statens järnvägars tjänst till följd af afskedstagande, entledigande eller dödsfall utgår till generaldirektör och öfverdirektör arfvodet samt till annan befattningshafvare lönen till månadens slut. Tjänstgöringspenningar utgå endast till och med den dag, afgången sker.

Affider befattningshafvare i följd af olyckshändelse under tjänsteutöfning, må ett belopp, motsvarande en månads aflöning, såsom begrafningshjälp tilldelas stärbhuset.

§ 9.

1:o) Förmånen af fri bostad uti järnvägens egna eller förhyrda lägenheter må, där styrelsen finner sådant vara för järnvägstrafiken behöfligt, tillkomma *dels* följande befattningshafvare af *högre grad* vid distrikten, nämligen: distriktschef, ban-, maskin- och trafikdirektör, ban-, maskin- och telegrafingenjör, trafikinspektör, öfverinspektör, maskininspektör, byråassistent, expeditionsföreståndare för biljettexpedition, stationsinspektör, underinspektör, förste stationsskrifvare å station af 2:a eller 3:e klass äfvensom dylik befattningshafvare å station af högre klass, som tjänstgör antingen å stationsinspektors expedition och regelbundet användes i yttre tjänstgöring eller å biljettexpedition, *dels* samtliga befattningshafvare af *lägre grad* vid distrikten med undantag af lokomotivförare, tågmästare, ogift manligt kontorsbiträde samt gift manligt kontorsbiträde, som icke regelbundet användes i yttre tjänstgöring, konduktör, eldare, vagnskötare och kvinnligt kontorsbiträde, *dels* och förste vaktmästare och vaktmästare i styrelsen.

Där lokala förhållanden göra sådant nödigt eller lämpligt, må fri bostad i järnvägens egna eller förhyrda hus tillkomma jämväl nu ej

nämnda befattningshafvare vid distrikten äfvensom de befattningshafvare, i fråga om hvilka, på sätt ofvan angifvits, undantag stadgats beträffande förmånen att erhålla inkvartering in natura.

2:o) Med fri bostad är förenad förmånen af fritt bränsle enligt stat, som af styrelsen fastställles.

3:o) Befattningshafvare vid distrikten, hvilka ej åtnjuta fri bostad, äga uppbära ersättning för bostad och bränsle med 20, 25, 30, 35 eller 40 procent af arfvodet, allt efter den ort, där vederbörande är placerad, i enlighet med de grunder, som af Kungl. Maj:t bestämmas; dock med iakttagande däraf att beloppet af nämnda ersättning ej må öfverstiga:

a) å station, där ersättningen utgår med 40 procent:

för befattningshafvare, som kan erhålla 7 rum och kök, kr.	2,000
» » » » » 6 » » » »	1,800
» » » » » 5 » » » »	1,500
» » » » » 4 » » » »	1,100
» » » » » 3 » » » »	850
» » » » » 2 » » » »	650
» » » » » 1 » » » »	400

b) å öfriga stationer:

för befattningshafvare, som kan erhålla 7 rum och kök, kr.	1,700
» » » » » 6 » » » »	1,500
» » » » » 5 » » » »	1,200
» » » » » 4 » » » »	900
» » » » » 3 » » » »	700
» » » » » 2 » » » »	550
» » » » » 1 » » » »	350

4:o) Ersättning för bostad och bränsle anses tillhöra lönen.

§ 10.

1:o) *Felräkningspenningar* tillkomma:

a) *kassör i styrelsen* samt *distriktsskassör* med 300 kronor om året;

b) *trafik- och telegrafstationernas personal*, som i regelbunden tjänstefördelning handhafver uppbörd från allmänheten, med högst 0,1 procent

af samtliga redovisade trafik- och telegraminkomster jämte efterkraftsbelopp till fördelning mellan nämnda personal på afsändnings- och emottagningsstationerna, med iakttagande att beloppet, för befattning och år räknadt, ej må öfverstiga:

för expeditionsföreståndare	kr. 300: —
» förste stationsskrifvare	» 180: —
» stationsföreståndare och stationsskrifvare	» 120: — samt
» öfrig personal	» 60: —;

ägande Kungl. Maj:t i öfrigt meddela närmare bestämmelser rörande sättet för fördelning af felräkningspenningar m. m.;

c) stationsföreståndare, som å station, där eljest icke felräkningspenningar utgå till dylik befattningshafvare, verkställer utbetalning af aflöning, uppgående för år till minst 100,000 kronor, med 25 öre för hvarje fulla tusental kronor af samma aflöning för år räknadt;

d) befattningshafvare vid maskinafdelningen, hvilken verkställer utbetalning af aflöning åt maskinafdelningens personal, uppgående till minst 100,000 kronor för år, likaledes med 25 öre för hvarje fulla tusental kronor för år räknadt;

e) befattningshafvare, som enligt styrelsens uppdrag verkställer utbetalning af aflöning till personal vid styrelsens kontor, uppgående till minst 100,000 kronor för år, likaledes med 25 öre för hvarje fulla tusental kronor, för år räknadt.

2:o) *Extra arfvode* af högst 300 kronor om året för hvarje bansektion tillkommer befattningshafvare vid distrikten, som handhafver *underkassörsgöromål* vid banafdelningen.

3:o) *Anmärkningsprovision* tillkommer *befattningshafvare vid revisions- och kontrollkontoren* enligt de närmare grunder, Kungl. Maj:t bestämmer, med högst femton procent å hvarje belopp, som på grund af anmärkning, gjord af sådan befattningshafvare, antingen såsom ej behörigen uppburet, till statens järnvägar inflyter eller, såsom för högt debiteradt, till vederbörande återgäldas.

4:o) *Milpenningar* tillkomma *tågpersonalen* enligt de grunder, Kungl. Maj:t fastställer.

5:o) *Premier* må enligt särskilda af Kungl. Maj:t fastställda bestämmelser kunna tilldelas befattningshafvare af *lägre grad*, till följd af hvilkas hushållning med materialier afsevärda besparingar i utgifterna för trafiken åstadkommits.

6:o) Om extra inkomst enligt denna paragraf gäller hvad i 2 § för där omnämndt tilläggsarfvode är stadgadt.

§ 11.

Befattningshafvare af *lägre grad*, med undantag af kvinnligt kontorsbiträde, erhåller antingen uniformspersedlar in natura eller ock beklädnadsersättning till visst årligt belopp jämte i vissa fall öfverdragskläder in natura, allt enligt reglemente, som af styrelsen fastställles.

§ 12.

Dyrortstillägg utgår med 60 kronor om året till befattningshafvare af *lägre grad*, hvilkas arfvode icke öfverstiger 1,500 kronor och som äro placerade i städer med minst 15,000 invånare samt, hvad Stockholms-trakten angår, å stationer och ³/₄bansträckor utom Stockholm till och med Älfsjö, Järfva och Värtan.

Kallortstillägg utgår:

för samtliga befattningshafvare å bandelarna från Bräcke till och med Jörn jämte bilinjerna Långsele—Sollefteå, Mellansel—Örnsköldsvik och Vännäs—Umeå samt från Hjärpen till och med Dufed med fem kronor i månaden;

för samtliga befattningshafvare å bandelarna från Dufed till riksgränsen bortom Storlien, samt från Jörn till och med Polcirkeln jämte bilinjerna Boden—Luleå och Boden—Morjärv med tio kronor i månaden;

för samtliga befattningshafvare å bandelen från Polcirkeln till och med Gellivare jämte bilinjerna Gellivare—Malmberget och Gellivare—Koskulls kulle med femton kronor i månaden;

för samtliga befattningshafvare å bandelen från Gellivare till och med Riksgränsen med undantag af befattningshafvare, tillhörande banafdelningen, å banlinjen Abisko—Riksgränsen, med tjugu kronor i månaden samt

för nyssnämnda befattningshafvare vid banafdelningen med trettio kronor i månaden.

§ 13.

Kostnadsfri läkarvård jämte medikamenter lämnas enligt de närmare bestämmelser, Kungl. Maj:t meddelar, åt den vid distrikten anställda personalen äfvensom åt där anställda befattningshafvares af *lägre grad* hos dem boende hustrur och oförsörjda barn.

§ 14.

Befattningshafvare å ångfärja.

1:o) Befattningshafvare å statens järnvägar tillhörig ångfärja åtnjuter arfvode enligt följande stat med däri angifna lägsta och högsta belopp för år räknadt.

	Arfvode		Anmärkningar
	lägst kr.	högst kr.	
<i>Befattningshafvare af högre grad.</i>			
Befälhafvare.....	4,200	5,100	{ Befälhafvare åtnjuter för hvarje enkel resa, han tjänstgör, 1 kr. såsom tilläggsarfvode. Förste och andre styrman åtnjuta för hvarje enkel resa, de tjänstgöra såsom befälhafvare, 1 krona såsom tilläggsarfvode. Öfvermaskinist åtnjuter, för hvarje enkel resa, han tjänstgör, 50 öre såsom tilläggsarfvode.
Förste styrman och reservbefälhafvare } Öfvermaskinist	2,400	3,300	
Andre styrman	1,800	2,700	
<i>Befattningshafvare af lägre grad.</i>			
Andre maskinist.....	1,800	2,700	Maskinist åtnjuter för hvarje enkel resa, han tjänstgör såsom öfvermaskinist, 50 öre såsom tilläggsarfvode.
Tredje styrman	1,200	1,800	
Tredje maskinist			
Förhandseldare	840	1,200	
Rorgångare			
Timmerman			
Eldare	780	1,020	
Matros	720	960	

2:o) Befattningshafvare å ångfärja äger uppbära ersättning för bostad och bränsle jämlikt bestämmelserna i § 9 mom. 3 i detta aflösningsreglemente.

3:o) Ifrågavarande personal åtnjuter fri kost ombord enligt de närmare grunder styrelsen bestämmer.

4:o) Befattningshafvare å ångfärja af *lägre grad* erhåller beklädnadsersättning till visst årligt belopp jämte i vissa fall öfverdragskläder in natura, allt enligt reglemente, som af styrelsen fastställles.

5:o) Å ifrågavarande personal tillämpas i öfrigt bestämmelserna för annan distriktspersonal i detta aflöningsreglemente; dock att dyrorts-tillägg icke utgår till befattningshafvare å ångfärja.

I fråga om arfvodesförhöjning för matros gälla i tillämpliga delar samma regler, som i § 4 stadgas för befattningshafvare med lägsta arfvode af 780 kronor.

§ 15.

Hvad i detta reglemente är sagdt om befattningshafvare vid distrikten gäller jämväl befattningshafvare vid centralverkstaden.

Detta aflöningsreglemente träder i kraft den 1 januari 1908.

INNEHÅLL.

	Sid.
Kommittéernas tillsättande	2
Hufvuddragen af organisationskommitténs betänkande	5
Departementschefens yttrande	29
Löneregleringskommitténs betänkande	46
Behovvet af lönereglering	47
Departementschefens yttrande	48
Inkvarteringsförmånen	51
Departementschefens yttrande	72
Beklädnadsförmånen	77
Departementschefens yttrande	82
Ortstillägg	»
Departementschefens yttrande	85
Extra inkomster	86
Departementschefens yttrande	96
Ordinarie arfvoden för befattningshafvare vid distrikten	99
<i>Befattningshafvare af lägre grad</i>	»
Arfvoden åt den lägsta arfvodesgruppen s. 99. — Departementschefens yttrande s. 102. — Organisationsförändringar bland betjäningsspersonalen s. 109. — Aflöningar inom högre betjäningsgrader s. 117. — Departementschefens yttrande s. 128	
<i>Befattningshafvare af högre grad</i>	133
Förslag till organisationsförändringar s. 133. — Aflöningar s. 141. — Departementschefens yttrande s. 157.	
<i>Ordinarie arfvoden för befattningshafvare i styrelsen</i>	165
<i>Befattningshafvare af lägre grad</i>	»
Departementschefens yttrande	169
<i>Befattningshafvare af högre grad</i>	170
Nya och förändrade tjänstebefattningar inom styrelsen s. 170. — Departementschefens yttrande s. 175. — Utjämning af skiljaktigheterna i afseende å aflöningsförhållanden mellan tjänstemän i styrelsen och vid distrikten s. 179. — Departementschefens yttrande s. 182. — Reglering af arbetstiden i styrelsen s. 182. — Departementschefens yttrande s. 184. — Arfvoden s. 184. — Departementschefens yttrande s. 199.	

	Sid.
Ångfärjans personal	203
Departementschefens yttrande	206
Aflöningsreglementet	207
§ 1 s. 207. — Departementschefens yttrande s. 209. — § 2 s. 209. — § 4 s. 210. — Departementschefens yttrande s. 212. — § 5 s. 214. — Departementschefens yttrande s. 215. — § 6 s. 215. — Departementschefens yttrande s. 216. — § 7 s. 216. — Departementschefens yttrande s. 217.	
Öfvergångsbestämmelser	220
Öfvergång på den nya lönestaten	»
Aflöningsförhållanden under år 1907	222
Departementschefens yttrande	225
Den ekonomiska innebörden af nu förordade förslag	226
Löneregleringens inverkan på pensioneringen	230
Departementschefens yttrande	232
Ändringar i instruktionen	»
Departementschefens yttrande	234
Departementschefens hemställan	236
Förslag till aflöningsreglemente för befattningshafvare vid statens järnvägar	237
